01 AUTO UNIÓN DKW
INCONFUNDIBLE PERSONALIDAD



AUTO UNIÓN 1000 S SEDÁN AÑO 1965. Motor tres cilindros en línea de dos tiempos.

Clarín

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS

TODA LA OBRA, CAPÍTULO POR CAPÍTULO

Una tercera entrega coleccionable que da testimonio de la eterna pasión que en estas tierras tenemos por los grandes modelos de cualquier época.

01 AUTO UNIÓN DKW
INCONFUNDIBLE PERSONALIDAD



02 BMW ISETTA
SIMPÁTICO RATONCITO ALEMÁN





03 MINI COOPER
UN CLÁSICO DE TODA ÉPOCA





08 MERCEDES-BENZ 170 S-D
INOLVIDABLE HORMIGA NEGRA

09 CITROËN AMI 8
LA EVOLUCIÓN
DEL 3CV



10 RENAULT 4
SIMPLEMENTE
EL "CUATRO ELE"



11 FORD MUSTANG
ETERNO PONY CAR
AMERICANO





12 SUZUKI GRAND VITARA
DEMOCRATIZACIÓN DE LOS 4X4

13 JEEP GLADIATOR
LA GRANDIOSA PICK-UP DE IKA



14 DODGE 1500
MEDIANO IDEAL PARA LA FAMILIA





15 PORSCHE 911 CARRERA
SUPERDEPORTIVO INIGUALABLE

ClarínX

Directora
Ernestina Herrera de Noble
Editor General
Ricardo Kirschbaum

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS

Editor General de Proyectos Especiales
Norberto Angeletti
Editor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdocimi
Editor de Proyectos Especiales
Fernando Muñoz Pace
Asesoramiento
Suplemento Deautos de Clarín
Editor Jefe
Victor Russo
Con Diego Geddes, Gastón Leturia y Hernán Oliveri
Jefe de Arte
Jorge Doneiger

STAFF BYD
Realización
ByD Contenidos Editoriales S.A.
www.bydcontenidos.com.ar
Editor Responsable
Luis Diéguez
Edición
Diego Janczur y Juliana Stagnaro
Diseño de Arte y Diagramación
Florencia Boserup
Fotografía
ETP Producciones
Asistente de fotografía
Juan Calcagno

Diéguez, Luis Alberto
Auto Union DKW / Luis Alberto Diéguez ; edición a cargo de Alejandro Prosdocimi. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2015.
42 p. ; 28x21 cm. - (Los autos que enamoraron a los argentinos 2015 ; 1)
ISBN 978-987-07-3132-0
1. Automóviles. 2. Historia Argentina. I. Prosdocimi, Alejandro, ed. lit. II. Título
CDD 629.222 098 2

Fecha de catalogación: 30/06/2015

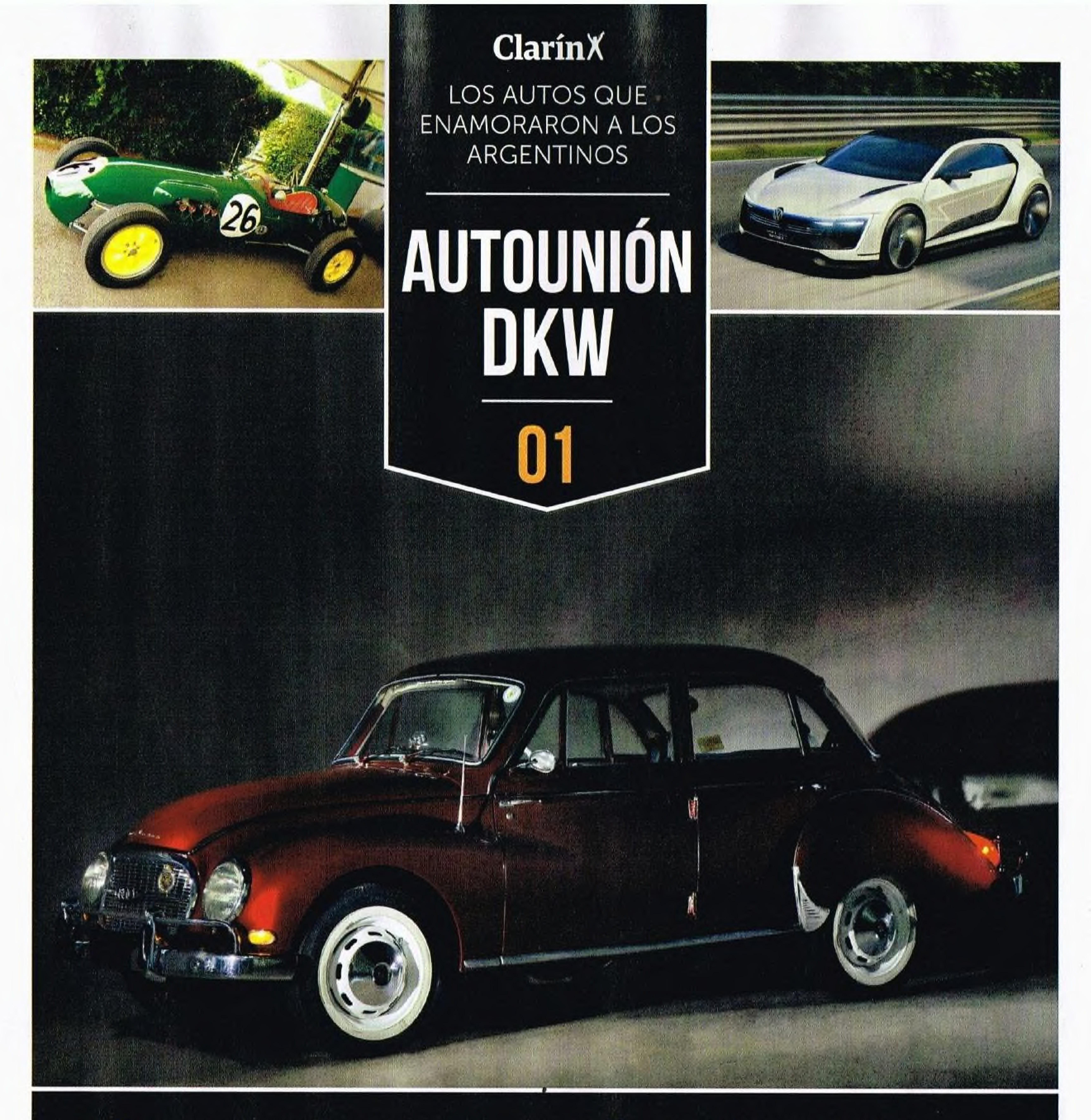
LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2015
Editorial: Arte Gráfico Editorial Argentino S.A.
Piedras 1743 Buenos Aires
1° edición Bs. As. 08/2015
45.000 ejemplares
ISBN 978-987-07-3132-0

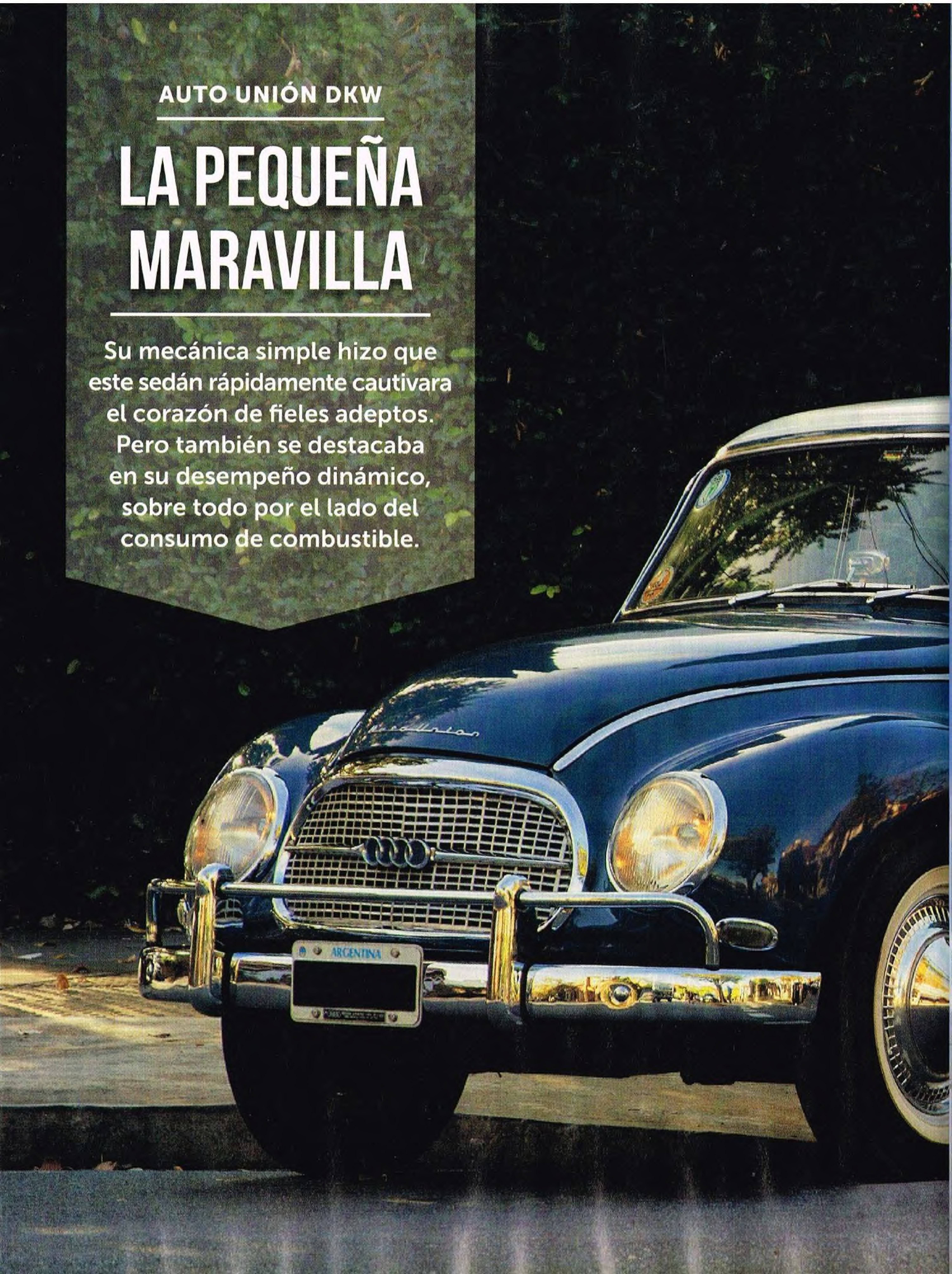


Víctor Russo
Editor del Suplemento Deautos de Clarín

EDITORIAL

El rotundo éxito de las ediciones anteriores de Los Autos que Enamoraron a los Argentinos no dejó dudas de que deberíamos continuar con la saga, porque la idea es enriquecerla siempre un poco más. Además de mostrarte los modelos más emblemáticos, te contamos la historia de las marcas que formaron parte del siempre muy importante parque automotor de nuestro país. Desde hace más de un siglo la Argentina viene siendo protagonista del mundo de la industria automotriz. Fuimos de los primeros destinos que han elegido las marcas cuando decidieron salir a conquistar los mercados del mundo. Esa longeva historia hizo que seamos un pueblo que adora los autos. Sí, somos fierreros. Por eso creemos que hay mucho material para compartir con todos ustedes. Fueron apareciendo nuevas propuestas y, otra vez, la lista nos quedó corta. Pero tratamos como siempre de ser amplios, para dejar conforme a la mayor cantidad de lectores posible. Este año sumamos mucho material. Además del modelo de tapa, que desglosamos y mostramos con una precisa radiografía, el lector encontrará temas como las siete maravillas de cada marca, los inicios de los que tuvieron una gran historia en el mundo de la competición, coches inolvidables de películas y series, y hasta la historia de los circuitos de carrera más emblemáticos del mundo. También el ayer se confunde con el hoy y el mañana, porque la sección de prototipos, o Concept Cars, no puede dejar de ilustrar esta colección con máquinas realmente espectaculares. En las tapas los lectores encontrarán modelos inolvidables, fabricados acá y también de los otros. Además, de los testimonios de los clubes de fanáticos de estos modelos. Porque la pasión de los argentinos por los autos que supieron recorrer sus calles, rutas y caminos es tan grande que en el título nos atrevimos a usar la palabra que remite al enamoramiento. Esperamos que esta edición, en la que seguimos por el mismo camino, sea tan bien recibida como las anteriores. La pasión puesta en la elaboración de cada una de sus 15 entregas es la misma.


Clarín X
LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS
AUTOUNIÓN DKW
01
26



AUTO UNIÓN DKW

LA PEQUEÑA MARAVILLA

Su mecánica simple hizo que este sedán rápidamente cautivara el corazón de fieles adeptos. Pero también se destacaba en su desempeño dinámico, sobre todo por el lado del consumo de combustible.





AUTO UNIÓN DKW SEDÁN 1000 S AÑO 1964.



AUTO UNIÓN DKW

UN SONIDO IRREPETIBLE

Cargarle nafta era toda una ceremonia en sí misma, porque no quedaba más remedio que mezclarla con aceite. Es lo que requiere un particular motor como el de dos tiempos que propulsó al modelo durante toda su existencia en el país. Tan especial como también la forma en que se manifestaba en los oídos de quienes lo veían pasar.

Algún desprevenido podría confundirlo con otro, pero lo cierto es que el DKW alemán tenía una personalidad tan única que logró destacarse con virtudes propias. Fue uno de los tantos europeos que llegaron a tierras argentinas con el fin de motorizar a la floreciente clase media de aquellas épocas, y en una década logró dejar un recuerdo imborrable para muchos. Rebautizado Auto Unión, gracias a la unión de cuatro marcas en su país, acá fue fabricado primero en la ciudad de Santa Fe y luego en Sauce Viejo, también en esa provincia, donde tenía su planta Industria Automotriz Santa Fe S.A. (IASFSA).

De carrocería de cuatro puertas, este sedán fue el transporte de familias enteras por años. Su banco enterizo delantero, similar al trasero, permitía el acomodamiento de cinco personas que podían ser más, en épocas de controles y reglas de tránsito más laxas. El ingreso de esos ocupantes a su habitáculo era bastante sencillo, gracias al buen ángulo en el que abrían sus puertas, una cualidad destacada en la época. Sobre todo para las personas que iban adelante, ya que ahí las puertas eran de apertura "suicida" o "contraviento" y todas pivoteaban desde el parante central. Pasarruedas enormes y un gran portón trasero completaban unas formas redondeadas tan características del Auto Unión 1000 S sedán que, dicho sea de paso, tenía un aceptable espacio de carga para todo el equipaje de sus ocupantes.

PARTICULARIDADES DISTINTIVAS

Más allá de las formas exteriores de su carrocería, el Auto Unión tenía en sus entrañas bastante para diferenciarse de casi todos los demás. Primero, tenía un propulsor muy particular. De tres cilindros en línea, estaba alimentado por la mezcla perfecta entre nafta y aceite (un litro por cada 40 de combustible) que hace funcionar las plantas motrices de dos tiempos. Son sólo siete piezas móviles: un cigüeñal, tres bielas y tres pistones. Esa mecánica simple suponía una de sus fortalezas, porque era sencillo encontrarle algún desperfecto y también fácil de reparar. Otro elemento a considerar es su tracción delantera, en épocas donde los coches usaban un cardán para llevar la fuerza del motor a las ruedas posteriores. En el Auto Unión ese elemento conector no era necesario, ya que el impulsor estaba montado sobre el eje anterior. La palanca de cambios al volante para una transmisión de cuatro marchas, todas sincronizadas, era sí algo bastante común en esos años. Pero no lo era la distribución del diagrama, hecha en posición invertida respecto de la por entonces habitual.

EL ENCENDIDO DEL MOTOR SE REALIZABA CON UN BOTÓN.

PINCELADAS DE UNA ÉPOCA

Crónicas de los años mozos del Auto Unión explican que ese modelo tenía un motor elástico, es decir que, por ejemplo, podía superar a un vehículo más lento en la ruta sin mayores inconvenientes. La revista Parabrisas, en 1962, tras una prueba de manejo de este modelo, contaba elocuentemente lo que significaba llevar el auto para el conductor: "Por sus características, el motor dos tiempos no aminora inmediatamente la marcha cuando se suelta el acelerador. Para efectuar un cambio de marcha ascendente sin embrague, pase la palanca a punto muerto, espere un momento y páselo lentamente a la velocidad que desea enganchar. Después de acostumbrarse a no desembragar, resulta muy cómodo y gasta menos la transmisión, incluso el embrague y su mecanismo de retracción y acople". Toda una descripción de una época y de unos autos que, vistos desde la perspectiva de 2015, pueden perfectamente ser recordados con un aire de romanticismo que a muchos les trae grandes recuerdos.







RUEDA LIBRE

Este mecanismo, similar al piñón de una bicicleta, permitía ahorrar combustible.



ESPECIFICACIONES

» Modelo
AUTO UNIÓN DKW SEDÁN 1000 S año 1965.

» Años de venta
1960-69 (en Argentina).

» Unidades comercializadas
Casi 22.000.

» Motor
Dos tiempos, tres cilindros en línea.

» Cilindrada
980 cc.

» Carburador
Solex 40 ICB.

» Potencia
45 HP (4.500 r.p.m.).

» Transmisión
Manual de cuatro marchas sincronizadas más reversa.

» Tracción
Delantera.

» Suspensión
Delantera independiente, elástico de ballesta transversal y amortiguadores doble acción. Trasera de eje rígido, elástico de ballesta transversal y amortiguadores de doble acción.

» Frenos
De tambor, hidráulicos.

» Velocidad máxima
126 km/h.

FIGURA EXTERIOR

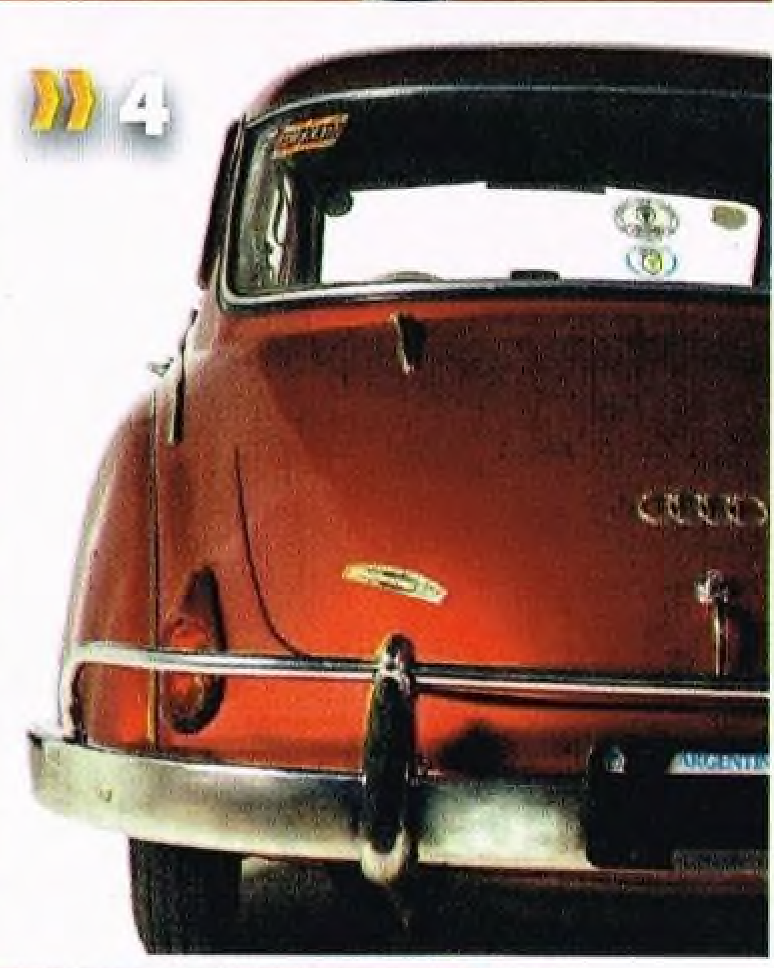
Su notable figura, de formas redondeadas, se caracterizaba por priorizar el concepto aerodinámico, con un CX de 0.34 que supera a muchos autos actuales en ese aspecto.

1. El escudo del Automóvil Club Argentino, clásico elemento de los sesenta.
2. Logotipo de Auto Unión que luego sería adoptado por Audi.
3. Óptica delantera izquierda y parte de la defensa adosada al guardabarros.
4. Parte del portón trasero y de la luneta.
5. Las palabras "Auto Unión" adornan la trompa.
6. Guardabarros trasero derecho.
7. Ventilete.
8. Tapa de tanque de nafta.
9. Equipo de balizas a keroseno original.





















EL HABITÁCULO

Dos bancos enterizos proporcionan comodidad para sus pasajeros. El espejo retrovisor ubicado sobre la plancha, no en una posición superior, casi anula su utilidad cuando se viaja con personas en los asientos traseros.

10. Plancha, guantera y radio, junto a un volante caracteristico del modelo.
11. Banco enterizo delantero.
12. Escudo de la provincia de Santa Fe reflejado en la bocina.
13. Perillas y botones de la radio; asoma la palanca de cambios, ubicada al volante.
14. Tablero con sus respectivos botones de encendido de luces.
15. Espejo retrovisor interno; su ubicación tan particular sobre la plancha es una característica distintiva del Auto Unión.

» 11



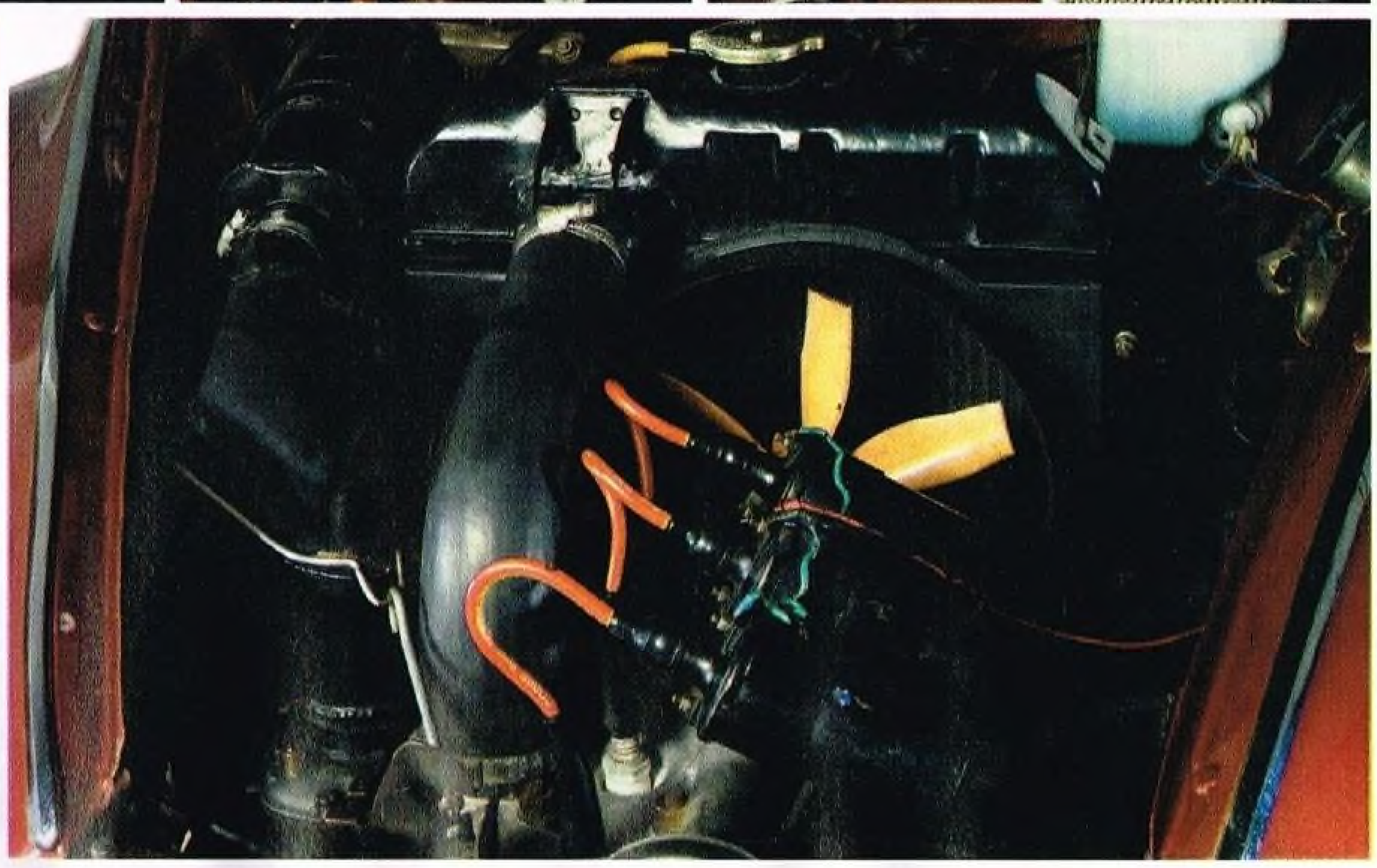






BAJO EL CAPÓ

Junto con su tracción delantera, el motor tricilíndrico de dos tiempos es su gran particularidad. Como tal, funciona gracias a una mezcla entre nafta y aceite, la que hay que hacer en las proporciones correctas en una carga realizada al mismo tiempo.



CONFIABILIDAD Y UN LUJO SPORT

En su época el Auto Unión se destacaba por sobre los demás porque podía competir por su mecánica simple. El motor de dos tiempos, con pocas piezas móviles que prevenían el desgaste por fricción, es el mismo que propulsó a las otras versiones derivadas del sedán, el más vendido pero no el único exponente de una familia alemana que había llegado para pasar a ser otro coche nacional. Su derivado más reconocible fue la versión familiar, una rural llamada Universal con buen espacio gracias a la modificación hecha en la parte posterior. Aprovechaba la reconocida durabilidad del modelo base, lo mismo que los utilitarios, que sí eran bastante distintos al 1000 S, algo lógico por ser vehículos eminentemente de trabajo. Los había de todo tipo: pick-up cabina simple y doble, furgón, minibus... Pero en la gama también hubo espacio para un coche distinguido desde el diseño, la versión deportiva que apareció a partir del lápiz de Fissore, un carrocero italiano de gran prestigio.

RURAL UNIVERSAL

» Motor
Tres cilindros, de dos tiempos

» Cilindrada
980 cc

» Potencia
45 HP

» Transmisión
Manual de 4 marchas sincronizadas

» Velocidad máxima
125 km/h

Una consecuencia natural de la popularidad del Auto Union como vehículo de la clase media es esta versión rural, que además se sumó en una época en la que las rurales gozaron de gran prestigio. En particular, esta versión tenía un diseño muy logrado (algo que no siempre se consigue cuando un sedán se convierte en rural). Un hecho curioso es que esta versión familiar era más corta y más angosta que el sedán (4.325 mm de largo el sedán, contra 4.210 mm; 1.695 mm de ancho contra 1.640). Además de las buenas condiciones para el tránsito urbano, se les sumaban buenas características de habitabilidad y confort, y gran capacidad de carga, con la posibilidad de rebatir los asientos traseros en uno y dos tercios. Resulta notable ver cómo en los test de la época se destacan las características de habitabilidad y del nuevo diseño, apto para la carga de objetos en el baúl y para la disposición de los pasajeros traseros. Esa característica es la que después tomaron los modelos monovolumen en los '90 y que se impusieron, desde entonces, como los vehículos ideales para la familia.



FISSORE

» Motor
Tres cilindros, de dos tiempos

» Cilindrada
980 cc

» Potencia
50 HP

» Transmisión
Manual de 4 marchas sincronizadas

» Velocidad máxima
135 km/h

Fue presentado en versiones cupé y cabriolet en 1963 y se destacaba por su diseño, muy logrado a partir del modelo original y con el sello del estudio Fissore. Esta firma de carroceros italianos colaboró mucho con Fiat, pero también tiene trabajos para Volvo, De Tomaso, Lancia y Opel. El motor de esta versión deportiva era el mismo que el del sedán, pero con 5 caballos más de potencia, los que repercutían directamente en la performance. Ayudado también por otras formas de la carrocería, era capaz de lograr unos diez kilómetros por hora más de velocidad final. En cuanto a los detalles mecánicos, el propulsor estaba refrigerado por bomba de agua y presostato. Entre los detalles de confort exclusivos para esta versión deportiva se destacaban las butacas individuales y reclinables. Un detalle trágico: el cantante de tango Julio Sosa murió en un accidente de tránsito mientras manejaba su por entonces codiciada cupé Fissore.

UTILITARIOS

» Motor
Tres cilindros, de dos tiempos

» Cilindrada
980 cc

» Potencia
45 HP

» Transmisión
Manual de 4 marchas sincronizadas

» Velocidad máxima
110 km/h

» Capacidad de carga
950 kg (furgón)

La gama de utilitarios del Auto Unión se basaba fundamentalmente en la confiabilidad del modelo original, además de sus buenas cifras de ventas. La línea incluía versiones pick-up con diferentes opciones de caja, una tipo combi, un microbús para ocho pasajeros, una chasis-cabina y furgones con diferentes capacidades de carga. Todas estaban equipadas con el mismo motor tricilíndrico y de dos tiempos que había estrenado el sedán. La única diferencia entre las versiones era la relación de compresión, algunos con 5,8:1 y otras con 7,1:1. En 1969 toda la gama fue renovada, con un diseño más moderno. Además se agregó un furgón con doble cabina.

DKW-AUTO UNIÓN

DE LAS ANTIGUAS MOTOS **AL MODERNO AUDI**



1950

Con orígenes como proveedor de piezas de máquinas de vapor, el danés Jörgen Rasmussen la hizo famosa por sus vehículos de dos ruedas. Su historia incluye los célebres coches con motor de dos tiempos y tracción delantera, la fusión de cuatro empresas y la creación del símbolo de los cuatro anillos, luego adoptado para una nueva marca de autos de lujo.

Se trata de una evolución un tanto enmarañada pero que, al final, termina esclareciéndose. La historia de Auto Unión primero tiene su paso por DKW y después termina en Audi. Por eso sus autos tenían los cuatro anillos que conocemos de la actual marca de automóviles de lujo. Si unimos un extremo con el otro, tenemos ya más de cien años de historia, pero no todo es tan lineal, porque esta historia tiene sus vericuetos.

Todo comenzó en 1904, en Alemania, cuando el danés Jörgen Skafte Rasmussen comenzó a fabricar accesorios y repuestos para máquinas de vapor, todavía tan en boga a comienzos del siglo XX, y calderas. Esa experiencia le valió comenzar a trabajar con ese tipo de propulsión, y la leyenda cuenta que hasta llegó a construir un vehículo que funcionaba con vapor. Pero su verdadera revolución personal fue su investigación en el campo de los motores de dos tiempos, más simples y económicos que los de cuatro. Ese tipo de impulsor es el que terminó por colocar en las motocicletas que tanto prestigio le trajeron a la empresa durante la década del '20 y la siguiente. Es el mismo que luego colocaría en el primer automóvil, que comenzó a fabricarse en 1928 con un motor bicilíndrico de 600 cc de cilindrada y 15 caballos de potencia. Ese modelo todavía era de tracción a las ruedas posteriores, pero el siguiente ya tendría la tracción delantera que, junto a los propulsores de dos tiempos, también caracterizó a los Auto Unión posteriores.

La crisis financiera de fines de los años veinte precipitó a los fabricantes de autos, que pese a lo incipiente de la industria no eran pocos, a buscar soluciones ingeniosas para su subsistencia. Fue así que DKW unió fuerzas primero con Audi y casi inmediatamente después también con Horch y Wanderer. Rasmussen quedó al frente del nuevo conglomerado industrial al que denominaron Auto Unión. Para simbolizar precisamente la unión de los cuatro fabricantes fue que decidieron usar un logotipo de esa cantidad de círculos entrelazados. Sin embargo, se mantuvieron las marcas, cada una de las cuales empezó a cubrir necesidades de mercado distintas. DKW siguió produciendo motocicletas y pequeños utilitarios, Wanderer se ocupó de vehículos medianos más populares, Audi de los coches de lujo de tamaño medio y Horch de los segmentos más altos. Pero llegó la Segunda Guerra Mundial y las fábricas,

COCHE, PROPULSADO A VAPOR

Esa frase podría ser la traducción de las tres palabras en alemán a las que refieren las iniciales de DKW.

DAMPF = *VAPOR*
KRAFT = *ENERGÍA*
WAGEN = *COCHE*

Otros aseguran que responden a Das Kleine Wunder, es decir, "La pequeña maravilla" en alemán.

como casi todas en Alemania, pasaron a usarse para producir armamentos y pertrechos bélicos.

La posguerra se encontró con que la antigua fábrica de automóviles de los cuatro anillos comenzaba a producir nuevamente. La compañía fue recompuesta y así en 1950 reinició la fabricación de automóviles, pero la marca ahora era DKW-Auto Unión. Así apareció no solamente el modelo 1000 S tan famoso en la Argentina, sino también otros que no llegaron a nuestro país. En 1958 la empresa fue absorbida por un antiguo rival, Daimler-Benz, y a su vez por Volkswagen en 1965. Un año después dejaron de fabricar coches con marca DKW y le dieron su lugar a los flamantes con marca Audi, nombre retomado de aquella empresa original pero cuyo emblema siguió siendo el de la recientemente extinta Auto Unión.

EN LA ARGENTINA

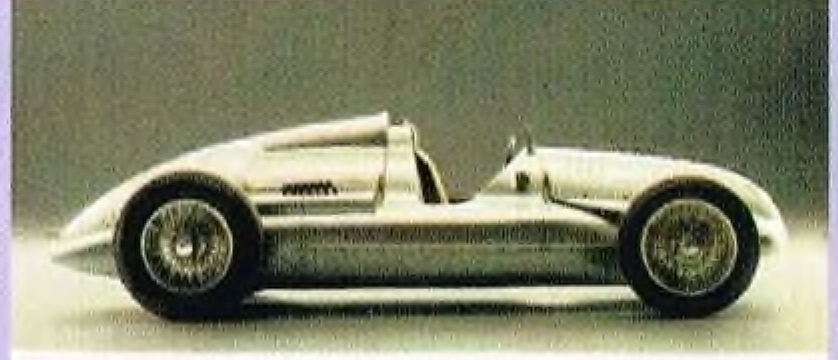
Casi al mismo tiempo en que la empresa pasaba a manos de Daimler-Benz, en nuestro país se creaban las condiciones para el ingreso de modelos de otras partes del mundo para ser armados localmente bajo licencia, en un plan que preveía la incorporación gradual de componentes nacionales. Fue una de las decisiones trascendentes del gobierno de Arturo Frondizi y que hizo que, por ejemplo, algunos modelos Auto Unión pasaran a ser fabricados acá. Fue de la mano de Industria Automotriz Santa Fe S.A. (IASFSA) que se produjo esa llegada. Mientras construía su planta productiva en Sauce Viejo, provincia de Santa Fe, comenzaba las tareas de fabricación del 1000 S en otras instalaciones ubicadas en la capital de esa provincia. Inaugurado en 1960, en el nuevo complejo productivo se realizaba el mecanizado y montaje de motor, caja de marchas y diferencial, así como también la construcción de las carrocerías de los utilitarios, la tapicería y el montaje final de todos los modelos. Trabajando a buen ritmo durante casi una década, la fábrica dejó de producir vehículos Auto Unión en 1969, luego de haber provisto a los concesionarios de unas 35.000 unidades. El establecimiento fue transferido a Fiat, que comenzó con la fabricación de tractores.



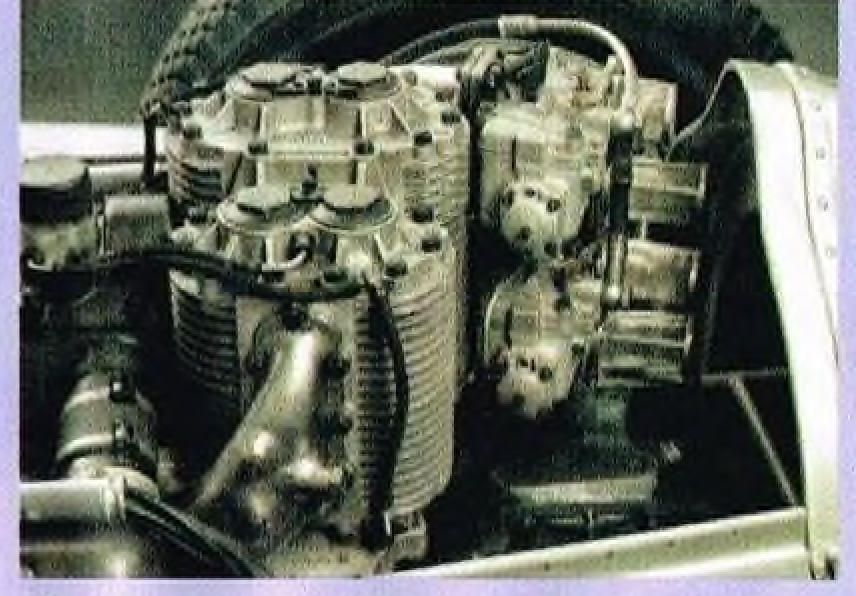
LAS PRIMERAS FLECHAS DE PLATA

Antes de los Mercedes-Benz de la época de Juan Manuel Fangio existieron otros coches de carrera con carrocería totalmente plateada. Eran Auto Union y también se los recuerda como Flechas de Plata. Abajo, un Auto Union Tipo D de 1939, una belleza técnica fascinante propulsada por un motor de 12 cilindros con doble turbo de 485 caballos de potencia. Difícil resulta imaginarse cómo hacían los frenos de tambor para detener semejante bólido lanzado a velocidades que llegaban hasta los 300 km/h. En las postrimerías de la preguerra, Auto Union protagonizó duelos memorables con Mercedes-Benz y dominó los Grand Prix europeos.









LAS SIETE MARAVILLAS DE CADILLAC

SERIE 452A V16 1932

Conocido simplemente como el "V16" o el "Sixteen" por la cantidad de sus cilindros (el 452 refiere a la cilindrada del motor en pulgadas cúbicas), es uno de los autos que marca la clase Cadillac antes de la Segunda Guerra Mundial. Pero no llegó en el mejor momento, porque su lanzamiento, en 1930, coincidió con la debacle económica. Después de su lanzamiento, durante esos siete años de vigencia, se hicieron apenas 50 unidades por año. Hoy es una pieza única de colección.



» **Años**
1930-37

» **Motor**
16 cilindros en V

» **Cilindrada**
7.4 litros

» **Potencia**
175 HP

» **Transmisión**
Manual de 3 marchas

» **Torque**
N/D

» **Peso**
2.820 kg

» **Velocidad máxima**
145 km/h

Cadillac fue fundada a partir de las ruinas de la segunda compañía frustrada de Henry Ford (la tercera sería la vencida, porque la Ford Motor Corporation posterior finalmente sí tuvo éxito), cuando Henry Leland convenció a los accionistas de la quebrada empresa no vender, sino continuar en el negocio. Su idea era la de combinar el más moderno chasis de Ford con un motor monocilíndrico desarrollado por Oldsmobile. Así en agosto de 1902 se conformaba la Cadillac Car Company, llamada así en honor a Antoine Laumet de La Mothe Cadillac, fundador de la ciudad de Detroit en 1701. Pronto consiguió una excelente reputación como gran fabricante de coches de lujo, razón por la cual el 29 de julio de 1909 la empresa fue absorbida por la recientemente conformada General Motors Corporation de William C. Durant.
Cadillac mantuvo siempre su prestigio por el lujo y la innovación de sus modelos. Por ejemplo, en 1954 fue la primera automotriz en ofrecer dirección asistida y limpiaparabrisas automáticos como equipamiento de serie en todos sus vehículos.



ELDORADO 1953

Esta es la primera generación de uno de los modelos más populares en toda la historia de la marca. Nació en 1953 y se fabricó hasta 2002, pero en las siguientes páginas aparecerá también el radical rediseño al que fue sometido en 1967, con la sexta generación. No solamente destacamos esta unidad por ser la primera, sino también por su belleza y por ser un exponente de los Dream Cars de la época. Una enorme cupé convertible de 5,6 metros de largo, de la que se produjeron un total de 532 unidades. También marcó el inicio del vínculo de Cadillac con los vehículos presidenciales: el recién electo Dwight Eisenhower paseó a bordo de un Eldorado 53.

» **Años**
1953-66 (primera a quinta generaciones)

» **Motor**
V8

» **Cilindrada**
5.4 litros

» **Potencia**
210 HP

» **Torque**
N/D

» **Transmisión**
Automática Hydramatic de 4 marchas

» **Peso**
2.260 kg

» **Velocidad máxima**
171 km/h





CYCLONE

Conocido internamente con el nombre en código XP-74, no es otra cosa que un Concept Car que revolucionó la industria a finales de los años '50. Fue uno de los últimos trabajos de Harley Earl, histórico diseñador de General Motors y creador, entre otros, del Chevrolet Corvette. La idea estética de este modelo tiene relación directa con la época: si el Cyclone se parece más a un cohete que a un auto es porque entonces la carrera espacial estaba en pleno apogeo. Biplaza, tenía una cúpula plástica que ofrecía una verdaera visión de 360 grados. Además, estaba equipado con la caja automática Hydramatic de tres marchas, pero un diferencial de dos velocidades, en la práctica, hacía un total de seis marchas. Como novedad, tenía radares en la parte delantera, para medir la distancia con los coches precedentes, algo que la industria incorporó definitivamente hace pocos años. Un coche digno de los Jetsons (Supersónicos).

» **Año**
1959

» **Motor**
V8

» **Cilindrada**
6.4 litros

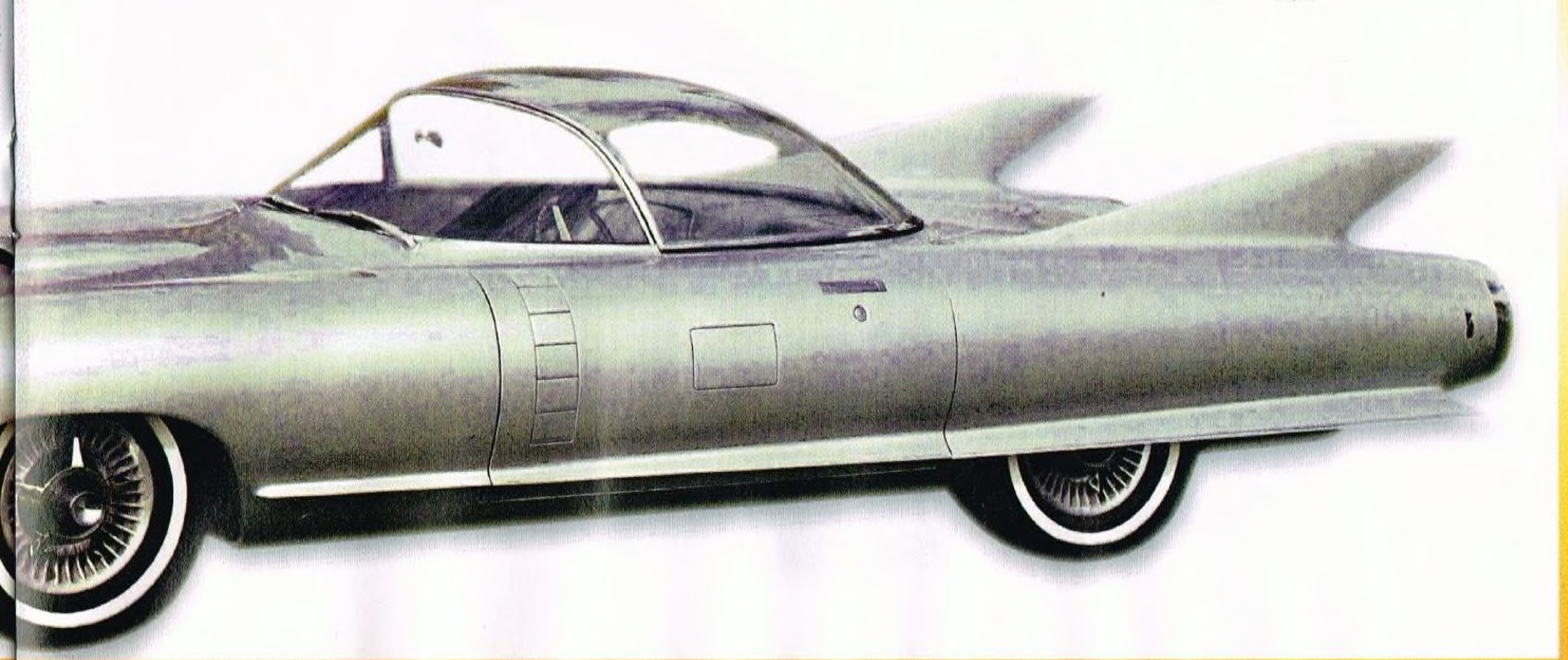
» **Potencia**
325 HP

» **Transmisión**
Automática de 3 marchas con diferencial de dos velocidades (6 marchas en total)

» **Torque**
588 Nm

» **Peso**
2.100 kg

» **Velocidad máxima**
N/D



LIMUSINA PRESIDENCIAL 1993

El vehículo oficial del presidente de los Estados Unidos es un Cadillac. Esta unidad es del año 1993, fue usada por Bill Clinton y formó parte de una flota de tres limusinas oficiales. Pero también Barack Obama utiliza actualmente un modelo más moderno, diseñado a partir del Cadillac DTS. El vínculo del gobierno estadounidense con la marca lleva ya muchos años: en 1919 el presidente Woodrow Wilson viajaba en un Cadillac Type 57, y también Kennedy se transportaba en un Cadillac Fleetwood. Pero no fue un vehículo de la General Motors el que lo llevaba el día en que fue asesinado en Dallas el 22 de noviembre de 1963, sino un Lincoln Continental.

» **Año**
1993

» **Motor**
V8

» **Cilindrada**
7.4 litros

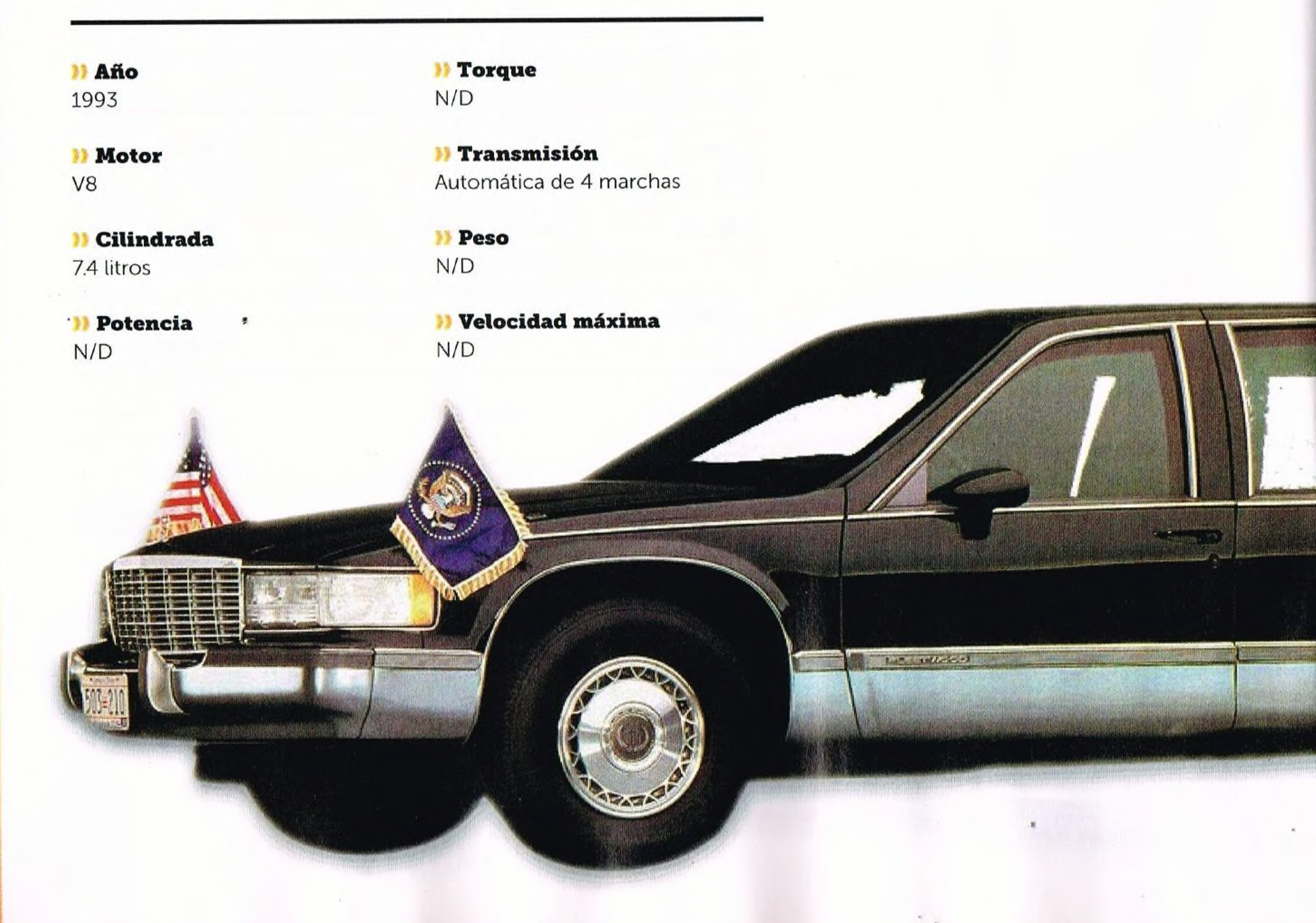
» **Potencia**
N/D

» **Torque**
N/D

» **Transmisión**
Automática de 4 marchas

» **Peso**
N/D

» **Velocidad máxima**
N/D



SEVILLE ELEGANTE 1981

Esta edición conocida como la segunda generación del Seville es de 1981, y entre sus detalles particulares puede verse el doble color de la carrocería. Pero la principal innovación de este modelo era el sistema de ahorro de combustible del motor V8. De acuerdo con las condiciones de manejo, podía funcionar con cuatro, seis u ocho cilindros. Otra novedad relacionada con su propulsor fue la incorporación de una opción diésel, algo no tan común en el mercado norteamericano. Su gran portón trasero fue su sello distintivo en su aspecto exterior.

» **Años**
1978-88

» **Motor**
V8

» **Cilindrada**
4.1 litros

» **Potencia**
125 HP

» **Transmisión**
Automática de 3 marchas

» **Torque**
285 Nm

» **Peso**
1.736 kg

» **Velocidad máxima**
170 km/h



MODEL THIRTY 1908

A poco más de siete años de la creación de la marca, el Thirty fue el primer modelo considerado como de "alta gama" o "lujo", siempre en los parámetros de un precio no muy elevado. Sirvió también para cambiar la denominación inicial de los modelos, que había empezado con el Cadillac A y que llegó entonces hasta la serie G (luego continuaría con H, S, M y T). Si bien al principio se ofrecían sólo opciones de carrocería abierta, con el correr de los años fue uno de los primeros modelos en tener carrocería cerrada. Eso, y su rendimiento, le otorgó una buena repercusión en el mercado, con más pedidos de los que la fábrica podía sostener. Tenía tracción delantera.

» Años
1908-14

» Motor
4 cilindros

» Cilindrada
4.2 litros

» Potencia
33 HP

» Torque
N/D

» Transmisión
Manual de 3 marchas

» Peso
N/D

» Velocidad máxima
N/D

ELDORADO 1967

Esta es la sexta generación del modelo, presentada en 1967, y más allá de sus virtudes propias, sirve para mostrar las diferencias estéticas respecto del modelo original: líneas rectas en lugar del diseño redondeado de los Dream Cars. Rediseñado totalmente, mostró una ruptura respecto del diseño de la quinta generación. Fue el primer modelo de la historia de la marca en contar con tracción delantera, y resultó un éxito de ventas.

» Año
1967

» Motor
V8 de 7 litros de cilindrada

» Transmisión
N/D

» Velocidad máxima
192 km/h

» Aceleración 0-100 km/h
8,7 segundos



9.020.000 €



FERRARI 250 TESTA ROSSA 1957

Vendida en Maranello en 2009, es uno de los 21 ejemplares de ese modelo específico construidos por la casa del Cavallino Rampante. En 1958 había corrido los 1000 Kilómetros de Buenos Aires.

No podía haberse subastado en otro lugar que Maranello. La Ferrari 250 Testa Rossa (TR) de 1957 regresó al lugar donde habia sido fabricada poco más de medio siglo antes, y lo hizo en un estado impecable después de haber deambulado por todo el mundo. Corría 2009 y la cifra trepó hasta los 9.020.000 euros en esa tercera edición del evento Leyenda y Pasión Ferrari, a cargo de las prestigiosas casas RM Auction y Sotheby's. Se convertía así en la cifra más alta pagada en una subasta hasta ese momento.

Esta hermosa Ferrari, diseñada por Scaglietti, es inmediatamente reconocible por lo entendidos como Pontoon Fender. Apenas 21 ejemplares con esa característica fueron fabricados entre 1957 y 1958, de ahí su rareza. El ejemplar de esta subasta es exactamente el chasis 0714TR, el cuarto de un total de 34 unidades producidas y el segundo auto hecho para un cliente en esa serie que duró apenas un par de años. Para nosotros, los argentinos, esta Ferrari es particularmente especial porque supo participar de los 1000 Kilómetros de Buenos Aires 1958, primera competencia de esa temporada del campeonato mundial de autos sport. Conducida por Piero Drogo, su dueño, y Sergio González, terminó en el cuarto lugar de la clasificación general de una carrera ganada por Peter Collins y Phil Hill con una Ferrari similar pero de la escudería oficial.

» Año
1957

» Motor
V12

» Cilindrada
2.953 cc

» Carburadores
Weber 38 DCN (seis)

» Potencia
300 CV (7.200 r.p.m.)

» Transmisión
Manual de 4 marchas

» Tracción
Trasera

» Entre ejes
2.350 mm

» Ejemplares fabricados
21







Fotos: Darin Schnabel / Cortesía RM Sotheby's

LOTUS TYPE 12

EN LA MENTE DE CHAPMAN Y EN LAS MANOS DE HILL

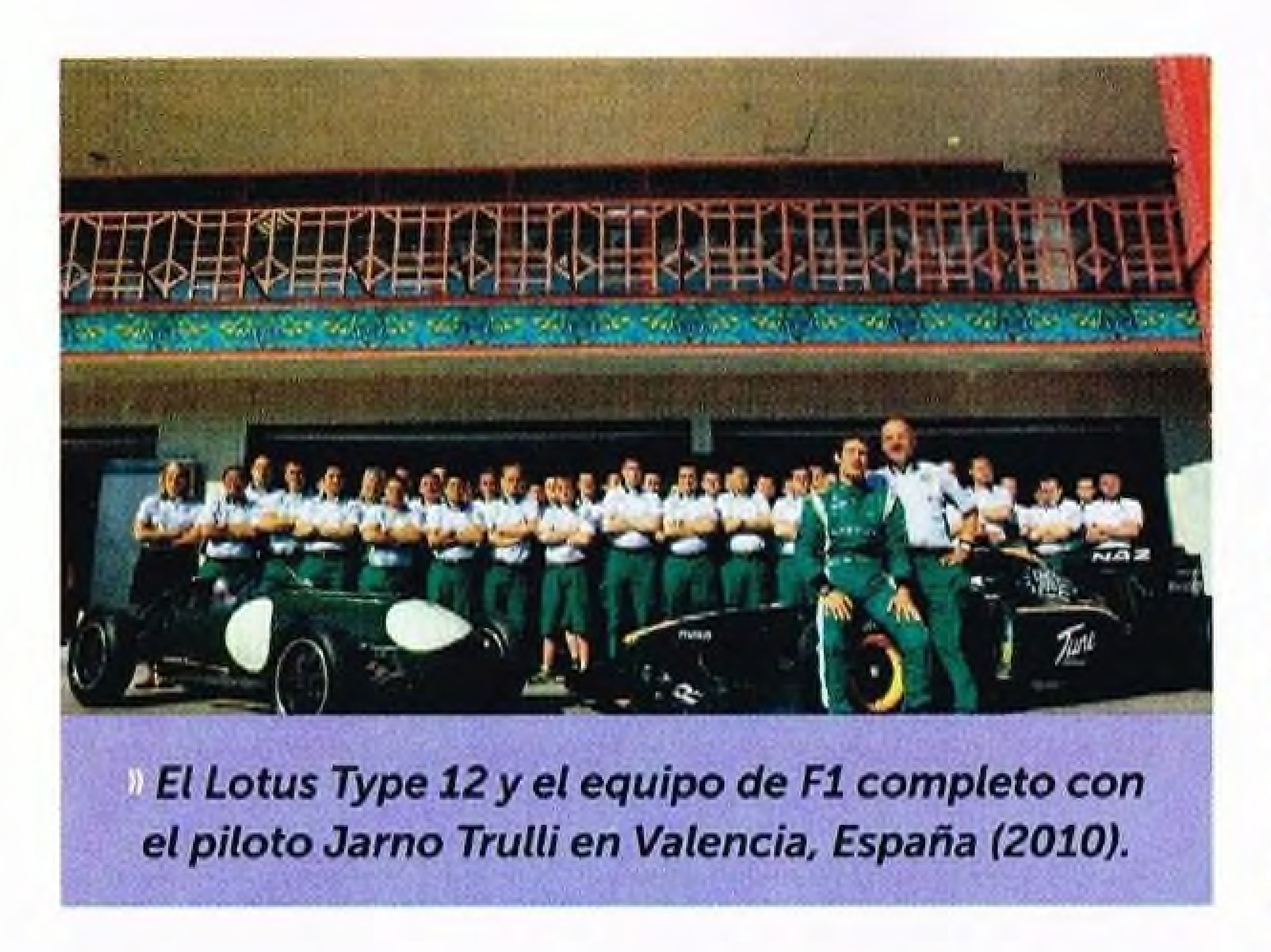


El genial Chapman necesitó poco más de una década para poner un auto de su taller en la grilla de la Fórmula 1. Fue aquel Type 12, nacido para la F2 pero con el empuje suficiente para competir en la máxima categoría.

Hoy es sólo cuestión de dinero, de juntar lo suficiente para forzar a los "popes" de la Fórmula 1 a romper la grilla, abrir un cupo más y sumar un equipo. De igual modo con los circuitos, algunos de ellos montados en países en los que no hay una sola carrera el resto de la temporada. Firmar los papeles y punto. Antes no era así. Y mucho menos, cuando la categoría aún no existía. Era puro romanticismo, horas y horas en el taller, ingeniería casera al servicio de la competición. Y a probar, acierto u error. Riesgos. Mucha adrenalina para dejar todo en algunos pocos segundos. Pero todo valía la pena. Así lo pensó uno de los más grandes genios de la historia del automovilismo. La referencia es para Colin Chapman, que en 1947 presentó su primera creación, el Type 1. Un modelo basado en el Austin 7 de 1930 y que también se conocía como el Trials Special. A partir de ese momento, cada proyecto desarrollado en Lotus Cars y posteriormente en Lotus F1 Team seguiría con la numeración de forma consecutiva. Tras el Type 1 llegarán otro números tan míticos, y recordados, como el Lotus Seven, el Type 26, conocido como Lotus Elan, o el Type 12, el primer monoplaza de Lotus que se preparó para ser un F2 pero que finalmente se convertiría en un Fórmula 1, con un motor estirado hasta los dos litros de cilindrada.



» *Un ejemplar del Lotus 12, el chasis 353, en el prestigioso Festival de la Velocidad de Goodwood, edición 2011.*



» El Lotus Type 12 y el equipo de F1 completo con el piloto Jarno Trulli en Valencia, España (2010).



» Un Type 12 en uno de los habituales encuentros de clásicos de competición, en Oulton Park.



» En cada reunión que junta viejas glorias, el Lotus luce orgulloso su clásico color verde inglés.



» El equipo Lotus debutó en la Fórmula 1 el 18 de mayo de 1958 en Mónaco.

Además de Chapman, otro personaje fue determinante para el debut de Lotus en la Fórmula 1 a bordo del Type 12. Ese fue Graham Hill, el británico oriundo de la ciudad de Hampstead, sí, el padre de Damon, que también supo hacer lo suyo en el automovilismo mundial. La relación entre Chapman y Hill nació de un chispazo, de una señal que los unió en sus deseos. Los dos querían llegar al nivel de competencia más detacado de aquel tiempo. Y hacia allí fueron. Colin lo contrató como mecánico durante la semana y como piloto en los fines de semana. Hasta que el 18 de mayo de 1958, en Mónaco, el equipo Lotus estuvo por primera vez presente en un Gran Premio de Fórmula 1, con Cliff Allison como compañero de equipo de Graham Hill, ambos arriba de los Type 12. Allison terminó sexto y Hill abandonó.

Tiempo atrás, Anthony Colin Bruce Chapman había puesto el mojón para el punto de partida de su sueño. En 1952 abrió las puertas de Lotus Engineering, que un par de años más tarde se convertiría en el Lotus Team. Inicialmente se concentró en la construcción de automóviles deportivos de un pequeño taller en el norte de Londres. Después de hacer el trabajo de diseño para Vanwall, Chapman produjo sus propios monoplazas, a la postre, máquinas revolucionarias en los Grandes Premios de Fórmula 1. El Type 12, como ya se remarcó, fue ideado para la Fórmula 2 pero le dio a Chapman el soporte para ir a competir a la F1. Con un desarrollo pensado para ese nivel de competencia, el Type 16 tomó la posta en 1959, con respuestas irregulares. Para el año soguiente, Lotus puso en pista un producto de alto impacto. El Lotus 18, con su motor central trasero, en Mónaco y con Stirling Moss al mando de la primera victoria para la marca, aunque para la escudería Rob Walker Racing Team. Ese mismo motor trasero también iba a dejar su sello en la Indy 500 con el Lotus 33 de 1965. Las innovaciones fueron una marca registrada en la estructura de Chapman, tan es así que en 1962, con el maravilloso Lotus 25 y el manejo de Jim Clark, se puso en pista el primer chasis monocasco de la categoría. Chapman falleció en 1982, pero Lotus siempre tuvo el peso de sus legendarias máquinas y fabulosos pilotos. Una estrella en ese historial, por ejemplo, la que guarda el primer triunfo de Ayrton Senna en la Fórmula 1, en el Gran Premio de Portugal de 1985. En Estoril y bajo una intensa lluvia, su especialidad. Por eso, y por todo lo demás, a partir de aquel puntapié inicial con el Type 12, Lotus es una de las grandes de la máxima categoría.

INDIANÁPOLIS *(ESTADOS UNIDOS)*

SIMPLEMENTE, EL "BRICKYARD"

El IMS (Indianapolis Motor Speedway) es el único circuito en el mundo que puede poner a 250.000 corazones al borde del infarto in situ. Inaugurado en 1909, es una referencia en el deporte motor, con carreras e hitos inolvidables.



Agradecimiento: IndyCar

Cuando a principios del siglo XX se pensaba en un proyecto revolucionario en Indianápolis (Indiana, Estados Unidos), había muchas chances de conseguir que finalmente fuese así, contundente, impactante, nacido para hacer historia. El inversor que dio el puntapié inicial fue Carl Fisher, quien tuvo como primer objetivo darle espacio a las compañías automotrices de la región, ninguna de ellas de gran renombre. La inauguración fue el 5 de junio de 1909 con un show de globos aerostáticos y la primera competencia oficial tuvo a las motos como protagonistas, hasta que dos meses después de su apertura se disputó la primera entre autos. Sin embargo, recién en 1911 empezó la actividad de las 500 Millas, la mítica carrera de los monopostos Indy Car.

Todo el trazado se estrenó con una superficie de adoquines, o ladrillos, pero el nivel de degradación de ese tipo de piso lógicamente obligó a una renovación completa que se dio por finalizada en 1961, con una flamante carpeta asfáltica que mejoró cada espectáculo y las prestaciones de las máquinas, desde ya. Ese pasado le valió el primer, y más famoso, apodo: The Brickyard (literalmente, yarda de ladrillos).

Las cuatro curvas del óvalo tienen un peralte de casi 10 grados y una vuelta completa representa una distancia de 4.024 metros. El circuito mixto tiene una variante sin chicana sobre la curva 1 del óvalo y otra con chicana, que miden 4.192 y 4.218 metros respectivamente. La Fórmula 1 supo utilizar ese trazado sin chicana en sentido horario, mientras que en el Mundial de Motociclismo se corrió con la variante con chicana pero en sentido contrario a las agujas del reloj.

En los anuarios que recuerdan las mejores carreras disputadas en Indianápolis se destacan las protagonizadas por la Indy 500: el triunfo de Dan Wheldon en 2011, la polémica victoria de Graham Hill sobre Jim Clark en 1966, y finalísimas muy reñidas, como la de Gordon Johncock sobre Rick Mears en 1982 o la de Al Unser Jr. ante Scott Goodyear, ambas por menos de un segundo de diferencia

al momento de recibir la bandera a cuadros.

Una imagen triste y al mismo tiempo inolvidable dejó la Fórmula 1 en su paso por este escenario. Fue en aquella carrera del calendario 2005, cuando al momento de largar sólo se dispusieron seis autos en la grilla de partida. Increíble pero real. El disparador de esa situación fue el accidente que Ralf Schumacher, con Toyota, había sufrido durante la segunda tanda de entrenamientos libres en la curva peraltada de entrada a la recta principal. Se propuso una chicana, una medida para apagar los riesgos en ese incontrolable dibujo del trazado. La FIA no autorizó modificación alguna y a partir de eso solamente se posaron sobre cada cajón de largada los autos con neumáticos Bridgestone: Ferrari, Jordan y Minardi. Los demás, todos con Michelin, se quedaron en boxes. La bronca de la gente se hizo sentir, como nunca antes en la historia de la poderosa F1. Michael Schumacher llegó primero, por delante de su compañero de equipo Rubens Barrichelo y del portugués Tiago Monteiro (Jordan), quien, desde ya, nunca más llegó a estar en un podio de F1. Michelin dejó de estar en la "máxima" en 2006 y el circuito de Indianápolis dejó de estar en su calendario luego de 2007.

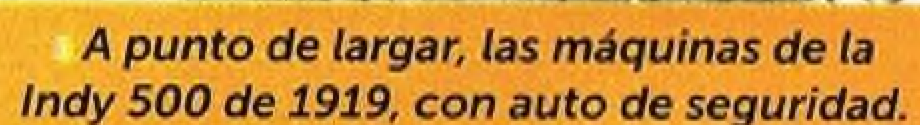


En 1911 empezó la actividad de las 500 Millas, hoy mítica carrera de Indy Car.



Esta pista tiene un penoso recuerdo, el Gran Premio de Fórmula 1 2005.

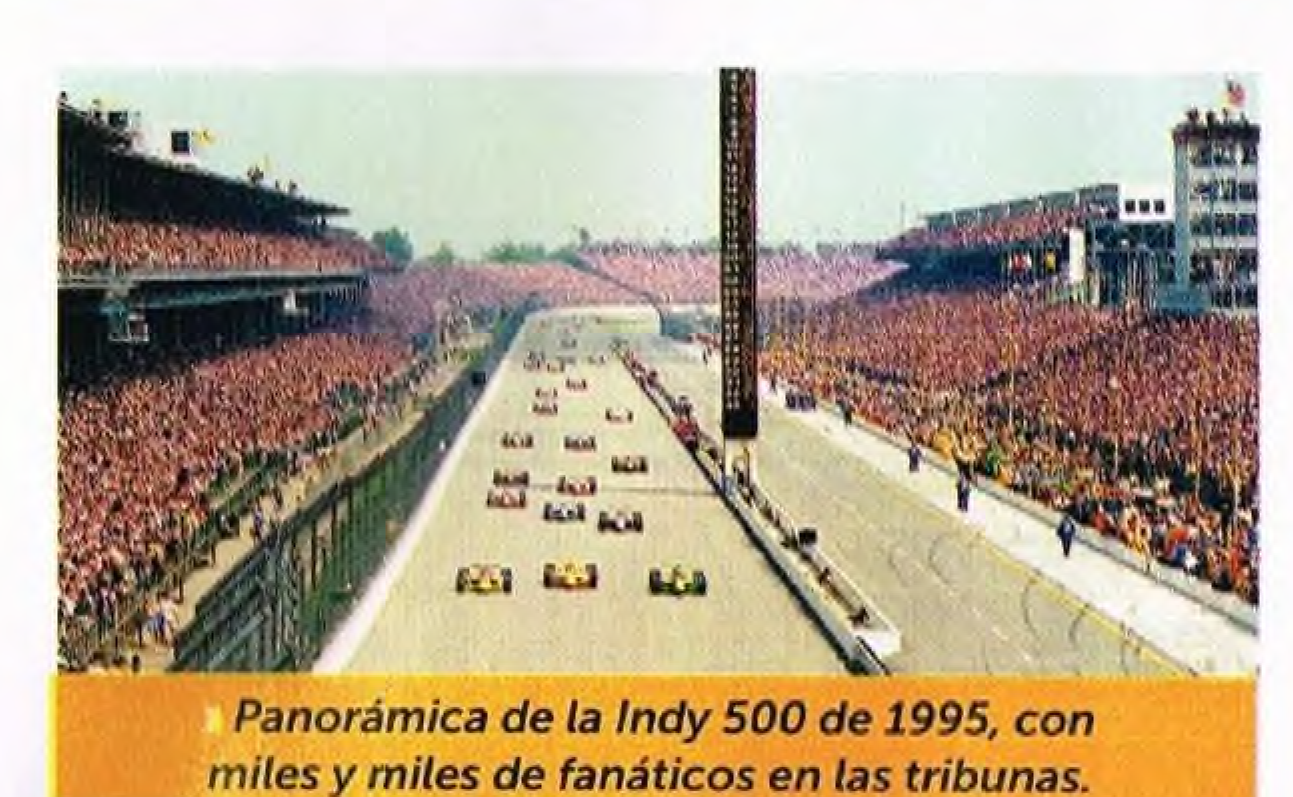




A punto de largar, las máquinas de la Indy 500 de 1919, con auto de seguridad.



Sólo largaron los autos con neumáticos Bridgestone: Ferrari, Jordan y Minardi.



Panorámica de la Indy 500 de 1995, con miles y miles de fanáticos en las tribunas.



Grilla del GP de F1 2005: terminaría ganando Michael Schumacher (Ferrari).

LUEGO DE ASFALTADO, LA LÍNEA DE LLEGADA PERMANECIÓ DE ADOQUINES, COMO SÍMBOLO DE SUS ORÍGENES.

VOLKSWAGEN GTE SPORT CONCEPT

BESTIA DE 3 MOTORES Y 400 CV

Cuenta con dos propulsores eléctricos y otro de combustión interna basado en el que usa el Polo R de rally. Puede usarse en modo convencional, eléctrico o combinado. Con el sistema a pleno acelera de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos.

A 41 años de su aparición, el Volkswagen Golf sigue siendo el modelo estrella de la marca alemana. Más de 30 millones de unidades vendidas a lo largo de sus siete generaciones lo convierten en el segundo más vendido de la historia detrás del Toyota Corolla.

La pregunta es ¿qué más se puede inventar de un clásico como este? En 2014, Volkswagen introdujo en el mercado europeo la primera versión híbrida de este modelo. Y a casi un año de este lanzamiento ya está planeando una evolución bien deportiva. Se trata del GTE Sport Concept, que fuera mostrado hace unos meses en Wörthersee, Austria.

En lugar de uno, este prototipo de Volkswagen tiene dos motores eléctricos, que se suman al 1.6 TSI con pequeñas adaptaciones de aquél que lleva el Polo R, auto con el que la marca ganara dos títulos mundiales en el Rally Mundial. Con turbo, este cuatro cilindros en línea entrega un total de 299 CV de potencia y un torque de 400 Nm.

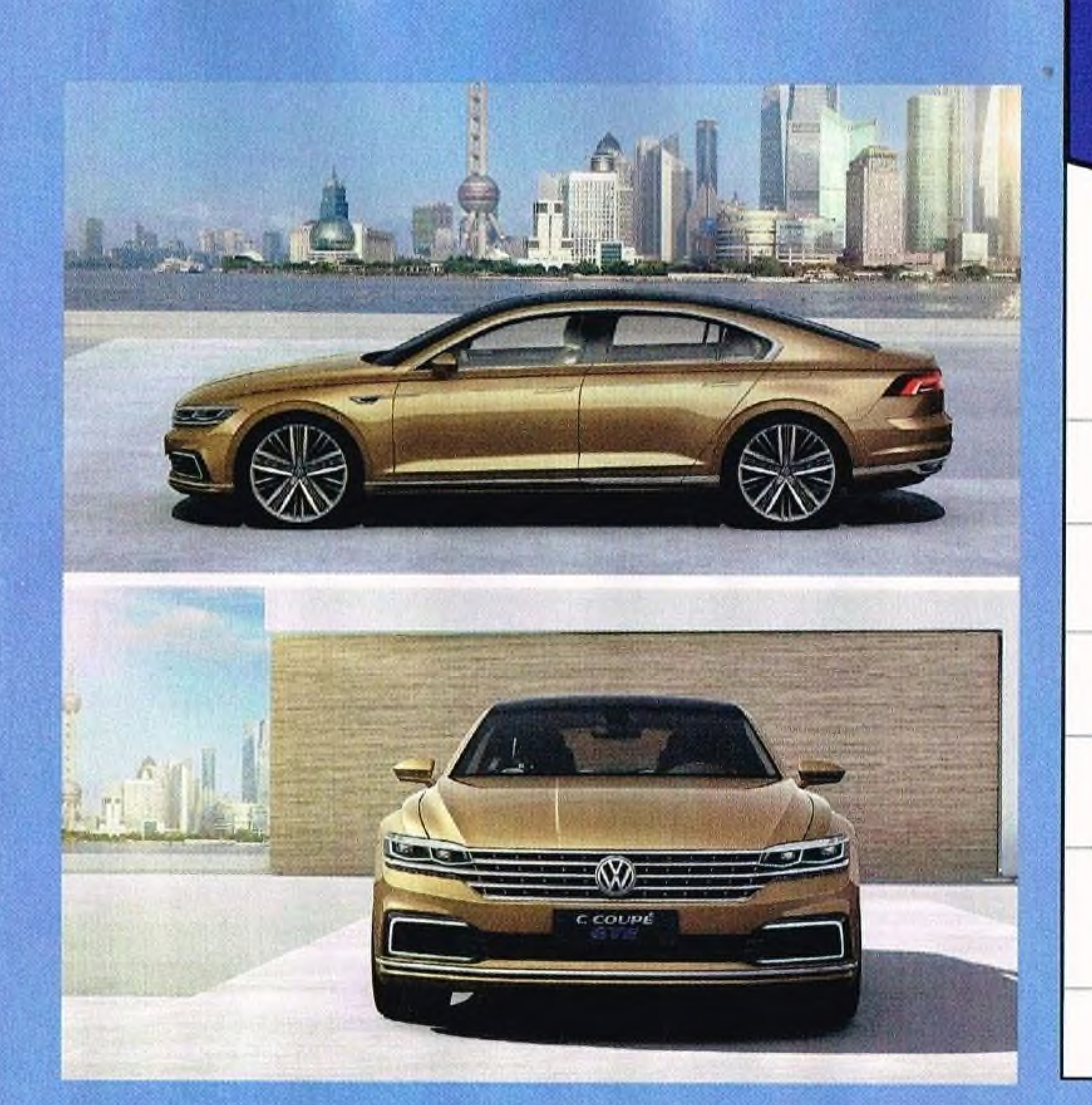
El primer motor eléctrico está ubicado adelante y comparte ubicación con la transmisión secuencial DSG, de doble embrague y seis marchas. Tiene 85 kW (115 CV) de potencia y 330 Nm de torque. El otro impulsor eléctrico es capaz de desarrollar la misma potencia pero con un par motor algo inferior: 270 Nm. Está adosado al eje trasero y es el que proporciona propulsión en modo puramente eléctrico.

Cuando el auto pasa a modo GTE, todo el sistema funciona a pleno. Pero en ese caso el motor delantero actúa como generador y fuente de electricidad del posterior. La energía es almacenada en unas baterías de iones de litio, recargables al enchufarlo y también con el proceso de frenado del auto. Si bien el modo de conducción puede ser elegido por el conductor, hay momentos en que el coche decide por sí mismo, como por ejemplo cuando tiene poca carga eléctrica y le es imposible funcionar en ese modo.

En modo GTE, con tracción integral y 400 caballos disponibles, llega a 100 km/h desde 0 en 4,3 segundos y a los 200 km/h en 15,9 segundos. Su velocidad máxima es de 280 km/h. En modo eléctrico esos valores varían considerablemente, pero hay que tener en cuenta que, con carga de baterías completa, este Golf es capaz de recorrer hasta 50 kilómetros sin requerir siquiera una gota de nafta y con emisiones nulas.

El habitáculo, hecho en carbono y microfibra, tiene ambas plazas separadas al mejor estilo nave espacial. Las butacas tienen una marcada sujeción lateral y presentan cinturones de seguridad de cinco puntos. Mientras que el volante, está compuesto por dos agarraderas verticales que le obligan al conductor mantener sus manos constantemente en cada una de ellas. El tablero, pequeño y totalmente digital, muestra un color azulado que hace juego con detalles luminosos en el resto del habitáculo.





ESPECIFICACIONES

» **Motores**
Naftero, turbo, 1.6 litros de 299 CV
Dos eléctricos, uno adelante
y otro atrás

» **Potencia conjunta**
400 CV

» **Velocidad máxima**
280 km/h

» **Aceleración 0-100 km/h**
4,3 segundos

» **Aceleración 0-200 km/h**
15,9 segundos

» **Transmisión**
Automática de doble embrague
(DSG)

» **Número de plazas** 2

SU AUTONOMÍA EN MODO TOTALMENTE ELÉCTRICO ES DE 50 KILÓMETROS.









VOLKSWAGEN C COUPÉ GTE

UN VIAJE EN PRIMERA CLASE

Este Concept Car de más de 5 metros de largo muestra el diseño de los futuros sedanes grandes de la marca alemana. Adentro combina confort y tecnología, mientras que mecánicamente presenta un motor naftero de 211 CV y otro eléctrico de 124 CV .

Volkswagen lo presentó en el Salón Internacional de Shangai 2015 como un adelanto de lo que mostrarán sus futuros sedanes de lujo. Mide 5,07 metros de largo, y su carrocería de cuatro puertas se caracteriza por su pronunciada caída al final del techo; al mejor estilo Passat CC. El interior tiene capacidad para 4 ocupantes, tecnología de avanzada y un confort cinco estrellas. Por ejemplo, en lugar del tablero convencional cuenta con una pantalla de 12,3 pulgadas en la que se puede configurar la información deseada por el conductor (velocímetro, tacómetro, GPS, emisora de radio, etc.). Por si fuera poco, la consola central alberga una pantalla táctil a color (también de 12,3") que sirve para ajustar y visualizar las distintas funciones del sistema multimedia.

En la plaza trasera hay otras cuatro pantallas: dos de 4,5" ubicadas entre los asientos que permiten ajustar la temperatura del climatizador o las distintas posiciones de las butacas; y dos de 9,5" situadas tras los respaldos de los asientos delanteros que proyectan la información del sistema multimedia.

Tiene un sistema de propulsión híbrido enchufable, compuesto por un motor naftero turboalimentado de 2.0 litros con 211 CV y otro eléctrico (que va alojado dentro de la carcasa de la caja de cambios) con 124 CV. La potencia máxima conjunta es 245 CV y el par máximo, 500 Nm. La caja de cambios es automática con ocho velocidades y la tracción, en las ruedas delanteras.

El C Coupé GTE puede acelerar de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos y alcanzar 232 km/h (130 km/h si circula en modo completamente eléctrico). Los neumáticos son 265/30 y van montados sobre llantas de aleación de 22 pulgadas.



SISTEMA DE PROPULSIÓN
HÍBRIDO

POTENCIA CONJUNTA
245 CV

VELOCIDAD MÁXIMA
232 KM/H

ACELERACIÓN 0-100 KM/H
8,3 SEGUNDOS









VOLKSWAGEN NILS

DE OTRO PLANETA





Este prototipo 100% eléctrico fue concebido hace unos años para adelantar algunas soluciones que hoy se fabrican de serie. Tiene un motor eléctrico de 15 kW (20 CV) que puede llegar a dar hasta 25 kW (34 CV) cuando se lo exige al máximo. Su batería se recarga en sólo 2 horas conectando el auto a la red eléctrica convencional. El NILS pesa 460 kilos y es un monoplaza en el que el conductor va situado en el centro del habitáculo. El motor tiene ubicación trasera y las ruedas están por fuera de la carrocería. Algo así como un auto de la Fórmula E, pero de Marte.

¡PASIÓN POR LOS **DOS TIEMPOS!**

AUTO UNIÓN-DKW CLUB DE ARGENTINA



Creado en 1995, el club organiza múltiples actividades para fomentar la participación en familia. Desde carreras de regularidad y viajes hasta presencias en las muestras más destacadas. Un mundo que gira en torno al querido Auto Unión.

» Los miembros del Auto Unión-DKW Club de Argentina en el stand de Autoclásica 2014.

El Auto Unión-DKW Club de Argentina es una asociación civil sin fines de lucro que fomenta el intercambio de información con el objeto de mantener y restaurar las unidades Auto Unión, tomando como valor fundamental afianzar los lazos de amistad entre sus socios. Para eso, auspicia distintos eventos, como exposiciones, caravanas solidarias, cenas de camaradería, carreras de regularidad y viajes turísticos.

Esta entidad fue fundada en marzo de 1995 y surgió como fruto de la unión de voluntades de un grupo de talleristas, vendedores de repuestos, propietarios y simpatizantes de la marca. En la actualidad el club se encuentra en una etapa de plena actividad que da participación a todos los socios según sean sus preferencias.

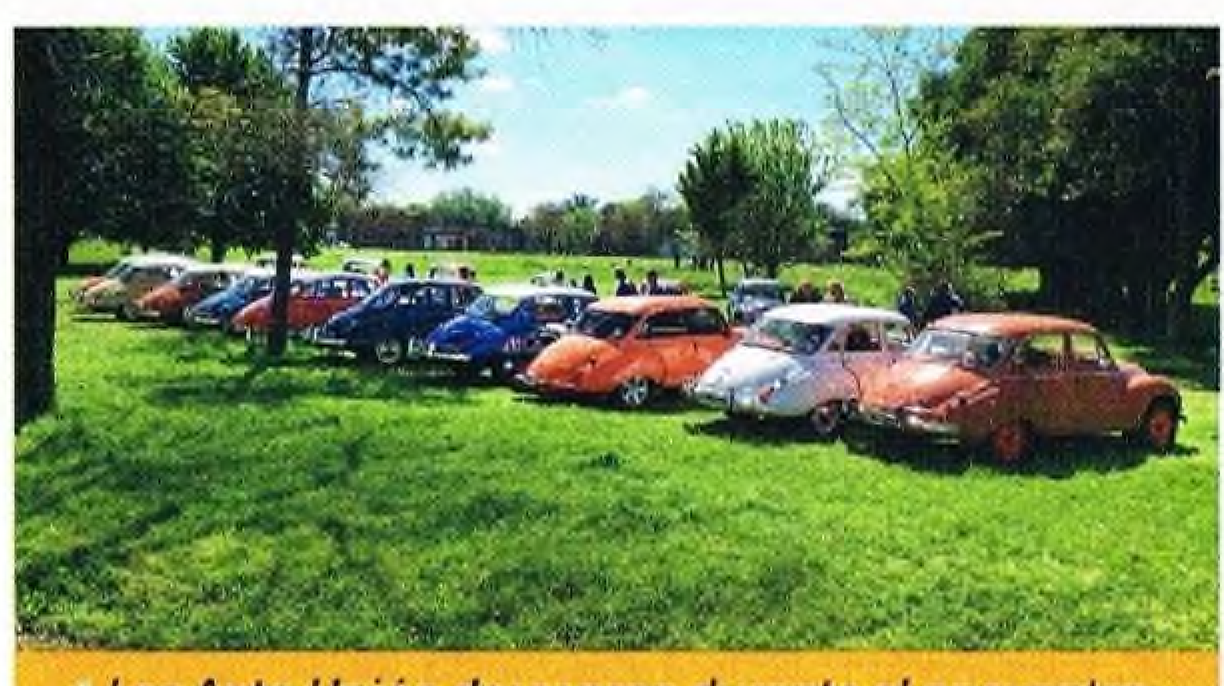
Para los que gustan de las carreras de regularidad y velocidad, la Comisión de Carreras organiza la participación

y da apoyo en diversas categorías, tanto a nivel nacional como internacional. Otros, en cambio, prefieren presentar sus autos en perfecto estado de conservación; para ellos se promueve la participación en eventos como Expo Auto Argentino, Autoclásica y otras exposiciones de clubes y asociaciones amigas. A su vez, las familias tienen su lugar especial en los encuentros, caravanas solidarias y viajes turísticos que se organizan frecuentemente tanto para disfrutar de sus autos como para compartir con los fanáticos de la marca de los diferentes destinos visitados.

Durante 2015 se han programado eventos para todos los meses, destacándose para el último semestre las siguientes propuestas: viaje turístico y solidario a Rosario (agosto); representación del club en la más grande Exposición de DKW del mundo que se realiza anualmente en Pozo de Caldas, al norte de San Pablo (Brasil) por una delegación de valientes que recorrerán 5.200 km a bordo de autos de la marca (agosto); festejo del Día de la Primavera, pasando un día de campo en Los Cardales (Bs. As.); participación en Autoclásica 2015 con un stand espectacular con autos de todas las épocas (octubre); viaje turístico y solidario a Mar del Plata (noviembre) y la tradicional Fiesta de Fin de Año, en diciembre.

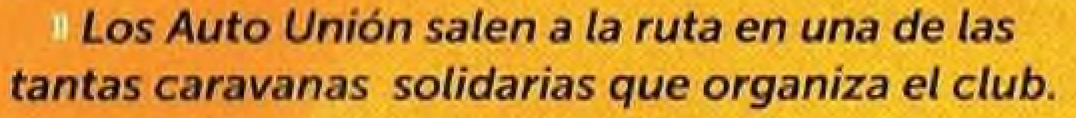
Vale destacar que el club cuenta con socios a lo largo y ancho del país, como también en Uruguay, Brasil, Sudáfrica y varios países de Europa. Como se puede apreciar, fomenta la participación de toda la familia, siempre poniendo a sus queridos DKW como punto de partida para disfrutar entre amigos.

El acceso a las actividades es muy simple; sólo hay que escribir a infodkclubargentina@gmail.com o visitar el Facebook Auto Unión-DKW Club Argentina para encontrarse con una variedad de opciones siempre en un marco de amistad y camaradería como valor principal y fundamental.



» *Los Auto Unión descansan durante el encuentro de sus miembros en Carlos Keen, en 2014.*





» *Los Auto Unión salen a la ruta en una de las tantas caravanas solidarias que organiza el club.*



» *Una minivan DKW F89 L "Schnellaster" junto a un Auto Unión 1000 S, en Auto Historia.*

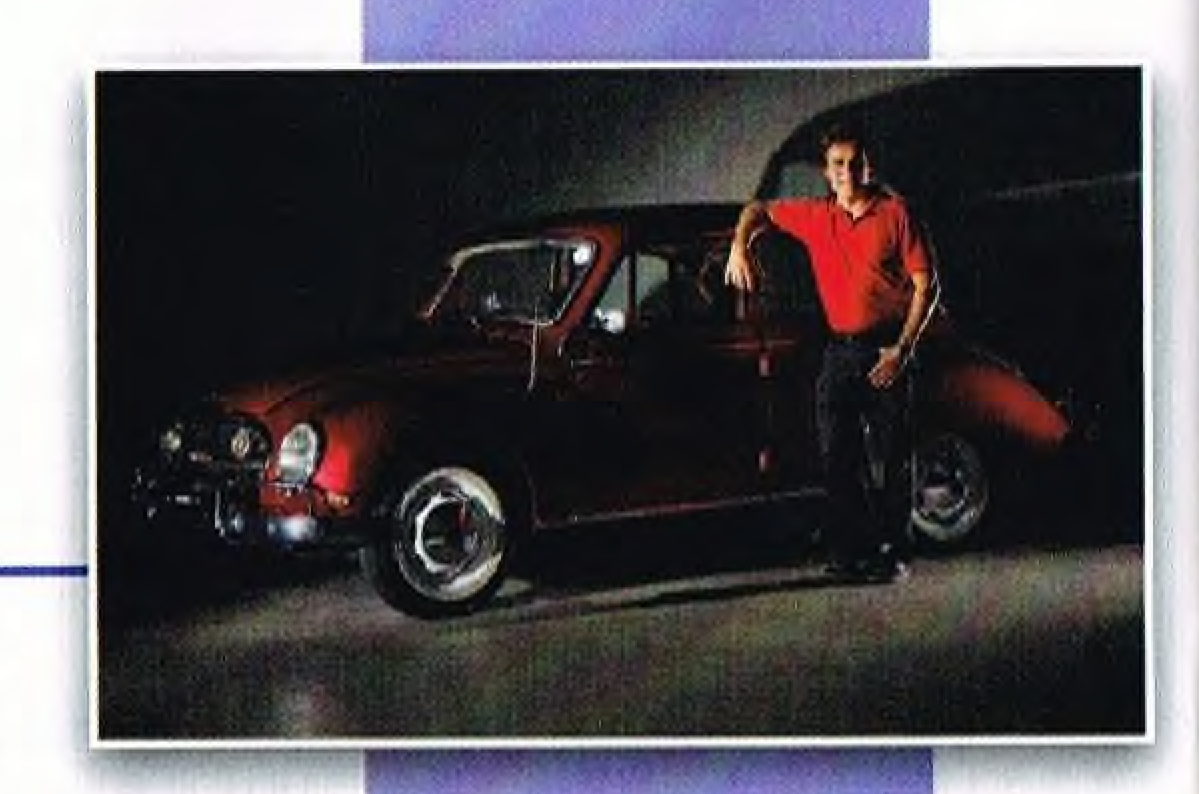


» *Las "mujeres DK" en uno de los viajes turísticos a la ciudad de Tandil realizado en 2015.*



» *Los Auto Unión DKW y una cupé Fissore en impecable estado; stand de Autoclásica 2014.*

PRECIADO LEGADO DE FAMILIA



Gustavo Poch mantuvo su Auto Unión 1000 S de 1965 dentro de la misma familia que lo había comprado de cero kilómetro, para convertirlo en una herencia emotiva que pasa de generación a generación.

La historia del Auto Unión de la tapa tiene cosas parecidas a otras, y otras no tanto. Porque efectivamente tuvo que recibir su restauración, pero se trata de un coche que siempre perteneció a la misma familia. Todo comenzó el 30 de abril de 1965, cuando fue comprado en el concesionario Basterrechea de la Capital Federal por Juan Manuel Pérez Segura y Joaquina Teresa Poch, padrino y tía de Gustavo Andrés Poch, actual poseedor.

Durante dos décadas fue el único vehículo del matrimonio, tras lo cual quedó para sus hijos, Juan Manuel y José María. Este último se instaló en España y luego su hermano empezó a compartir la tutela con su primo Gustavo.

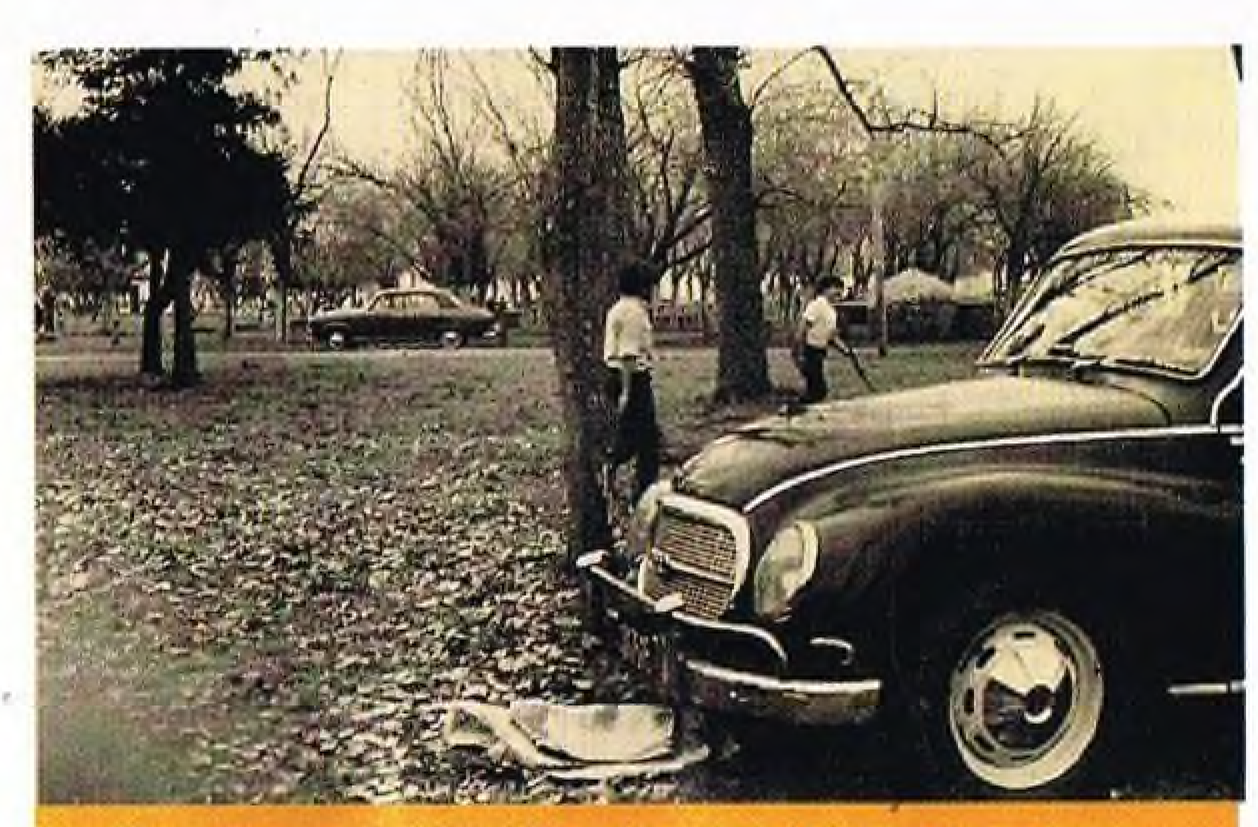
"Un día le dije a mi primo que sería bueno que me lo trajera", cuenta Gustavo Poch, porque el auto no salía de talleres y cocheras de barrios como Flores, Boedo y Nueva Pompeya. "Yo quería revivir una historia importante en la familia", sintetiza. "Lo había usado mi tío padrino con su familia, cuando iban los fines de semana al Yacht Club Buenos Aires en San Fernando. Salían a navegar con sus veleros Angra y Zafarrancho. Pensar que este auto hace 50 años que hace lo mismo", dice Poch, quien, ahora, los domingos sale a navegar con su propia familia.

El auto empezó a ser restaurado por Juan Manuel Pérez Segura (h) en los años ochenta, pero terminó con poco uso. Fue en ese momento cuando Gustavo decidió pedir la "patria potestad", cosa que su primo le entregó gustoso, porque así se aseguraba un volver a vivir para el querido Auto Unión familiar. Así cuenta su restauración: "Lo pelé completo, lo dejamos completamente desmantelado y se le hizo chapa a fondo. También toda la mecánica completa, y tuve que buscar partes que le faltaban, como por ejemplo el espejo interior original, que se lo habían robado en un taller. Por suerte guardamos toda la documentación del auto, los manuales, todo."

Para Juan Manuel Pérez Segura (h), su primo es un "decidido cultor de los fierros", por eso no le dolió que él se quedara con el auto. Todo lo contrario, porque mantiene vigente un testigo de innumerables vivencias familiares, las que forman parte de una tradición que se conserva. "En efecto, el Auto Unión acompañó los heroicos minutos de las llegadas puntuales al colegio La Salle, los encuentros de tíos y primos en el recordado Touring Club Argentino en José C. Paz, los viajes a Punta del Este y los aprendizajes de manejo", agrega.



Reunión familiar Pérez Segura-Poch en el 89° cumpleaños de Joaquina, primera copropietaria del Auto Unión (2012).

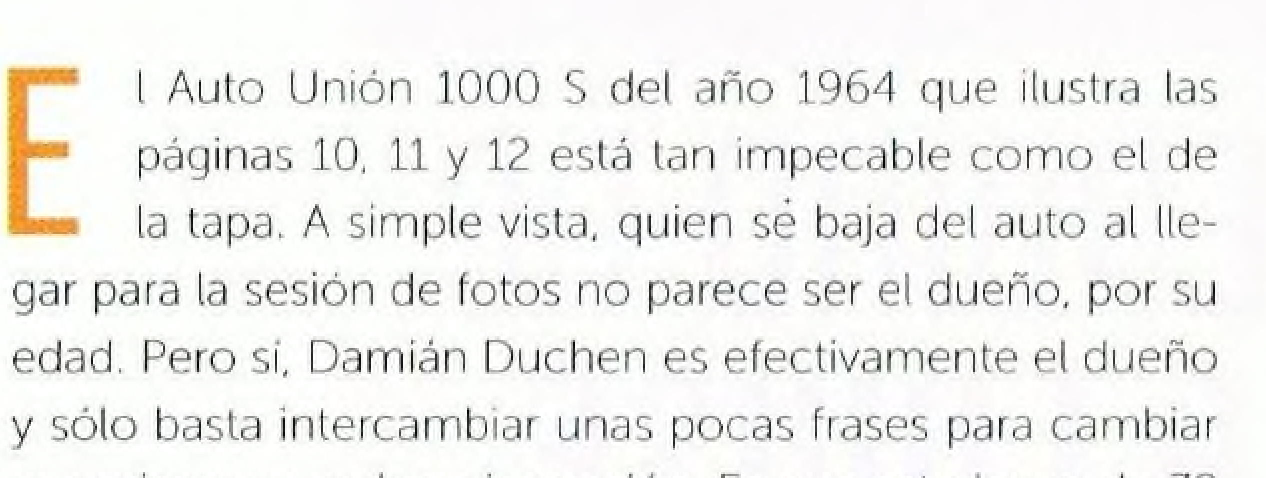


Los primos Gustavo Poch y José María Pérez Segura juegan al fútbol en el Touring Club Argentino (1971).

RECUERDOS DE UN CHICO DE HAEDO



Todos los días Damián Duchen se sube a su Auto Unión 1964. Dejó de usar coches modernos porque así de grande es su pasión por el modelo.



El Auto Unión 1000 S del año 1964 que ilustra las páginas 10, 11 y 12 está tan impecable como el de la tapa. A simple vista, quien se baja del auto al llegar para la sesión de fotos no parece ser el dueño, por su edad. Pero sí, Damián Duchen es efectivamente el dueño y sólo basta intercambiar unas pocas frases para cambiar esa primera y errónea impresión. Es que este joven de 32 años habla del "deka" (así le dice muy cariñosamente) con profundo cariño. Se le nota no sólo en las palabras que usa, sino también en cómo las dice.

- ¿Cómo es que terminaste siendo fanático del DKW?

- Es algo extraña mi historia con el auto. Yo de chico veía en este modelo algo muy especial. En mi barrio, Haedo, había dos que veía a menudo. Uno estaba siempre estacionado en la puerta de una juguetería sobre la avenida Rosales y a los cuatro o cinco años, yo me agarraba del paragolpes y mi mamá tenía que sacarme. El otro pasaba siempre por la esquina de casa.

- ¿Qué te llamaba la atención?

- No sé, eran distintos a los demás, y sonaban diferente. Así descubrí luego lo que era el motor de dos tiempos. Con los años fui investigando, averiguando, y después de ahorrar cuanto pude, a los 17 años logré comprarme mi primer "deka" para aprender a manejar.

- ¿En qué estado estaba?

- Más o menos, así que tiempo después decidí restaurarlo. Lo desarmé absolutamente todo, hasta el último tornillo, y le hice una restauración mecánica y estética total, tratando de mantener al máximo su carácter original.

- ¿Qué es lo que más te gusta?

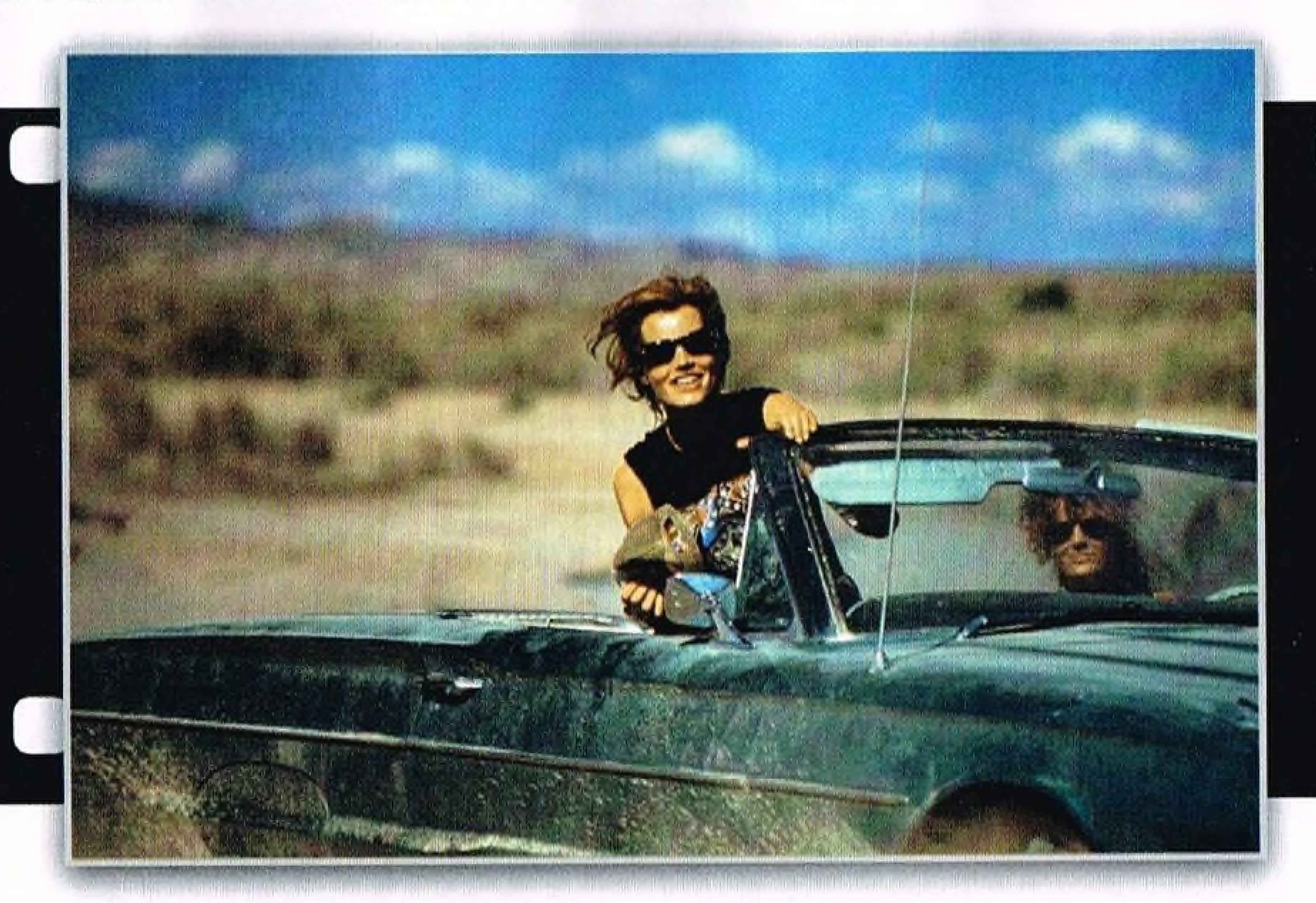
- El sonido muy especial de su legendario motor dos tiempos, el olor a aceite, el folclore de hacer la mezcla cada vez que cargás nafta, sentir el ronroneo de la primera marcha producida por sus engranajes de dientes rectos...

Duchen decidió mantener los tapizados de fábrica, haciendo en el interior una restauración conservadora, "perdonando los desgastes lógicos de los años", justifica. Todo el proceso duró cuatro años y fue hecho a "todo pulmón". Desde hace ocho años que está así, como se lo ve. Su entusiasmo fue tal que ahora tiene cuatro ejemplares. Los otros tres son una rural 1964 (la usará para su trabajo de técnico de máquinas de coser), una cupé 1956 y otra 1957 que está en proceso de restauración.

Nuestro amigo tuvo autos más modernos, pero decidió seguir fiel a la marca que tanto lo deslumbró en su infancia y asegura que así será toda su vida. Lo arregla él mismo, porque es de mecánica simple, y el coche le es fiel. Si surge algún imprevisto, antes de bajarse, ya sabe qué puede estar sucediéndole. Así de bien ya lo conoce. "No quiero un auto normal", dice, y lo define. "Yo me doy el gusto de andar en un DKW todos los días", asegura, y parece que nada más le hará falta mientras tenga su Auto Unión. Su madre, María Elena, lo acompañó en la foto. Nada de la "locura" de su hijo por el DKW le resulta extraño. "Ya estoy acostumbrada", dice mientras se sube a la butaca derecha al retirarse de la sesión de fotos. Ambos se van sonrientes.

> "NO HAY NADA COMO EL OLOR A ACEITE EN UN **DKW**."

AGRADECIMIENTOS: Auto Unión-DKW Club de Argentina, Ricardo Wagner, Gustavo Poch, Damián Duchen, Carlos Stingo, Daniel Mazaffre, José Curto, Luis del Moral, Daniel Andriolo, Alejandro Miniaci y RM Sotheby's.

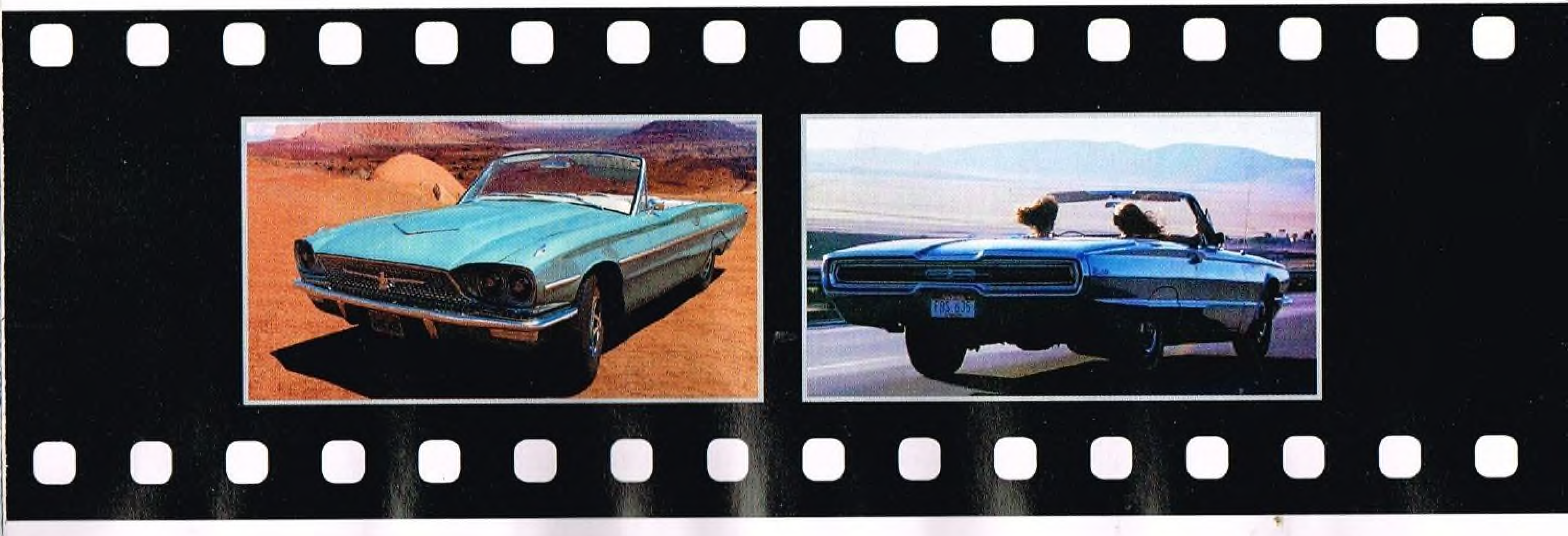


EL THUNDERBIRD DE THELMA & LOUISE

Cuando se busca una vía de escape a la locura diaria, a la furia de la ciudad, a la rutina del trabajo... ¿acaso tomar la ruta y manejar con destino desconocido no es una opción siempre válida? Sin dudas que sí. Esa fue la trama de aquella recordada película, con Susan Sarandon y Geena Davis, dirigida por Ridley Scott y con un protagonista inolvidable, aquel Ford Thunderbird de 1966. Todos los datos cierran, la referencia es para Thelma & Louise. Esa interpretación que, como un presagio del destino, ya liberaba en los inicios de la década de los 90 a esas mujeres que buscaban huir, con deseos de libertad, sin límites y tomando para sí un objeto históricamente masculino: un auto.

El Ford Thunderbird de 1966 descapotable Flair Birds utilizado en el filme pertenecía a la cuarta generación de este modelo. El motor tenía una potencia de 345 CV, que le permitía al Pájaro del Trueno ir de 0 a 100 km/h en unos 6 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 217 km/h. El primer Thunderbird fue presentado en el Salón del Automóvil de Detroit en febrero de 1954. Para el 22 de octubre de ese mismo año se empezó a vender como un modelo ya de 1955. Durante los primeros 10 días, Ford recibió 3.500 pedidos. La marca había calculado fabricar unas 10.000 unidades, pero las estimaciones estuvieron por debajo de lo pensado y en 1955 se vendieron 16.155 ejemplares.

El Thunderbird fue fabricado entre 1955 y 1997, y volvió a tener una edición modernizada, aunque "retro", entre 2002 y 2005.





SU MARCA REGISTRADA ERA EL SONIDO DE SU PARTICULAR MOTOR DE DOS TIEMPOS, QUE SE ENCENDÍA CON UN BOTÓN. EN LA ARGENTINA SE NACIONALIZÓ PARA CONVERTIRSE EN UNO DE LOS AUTOS POPULARES MÁS QUERIDOS Y RECORDADOS DE LOS AÑOS SESENTA.